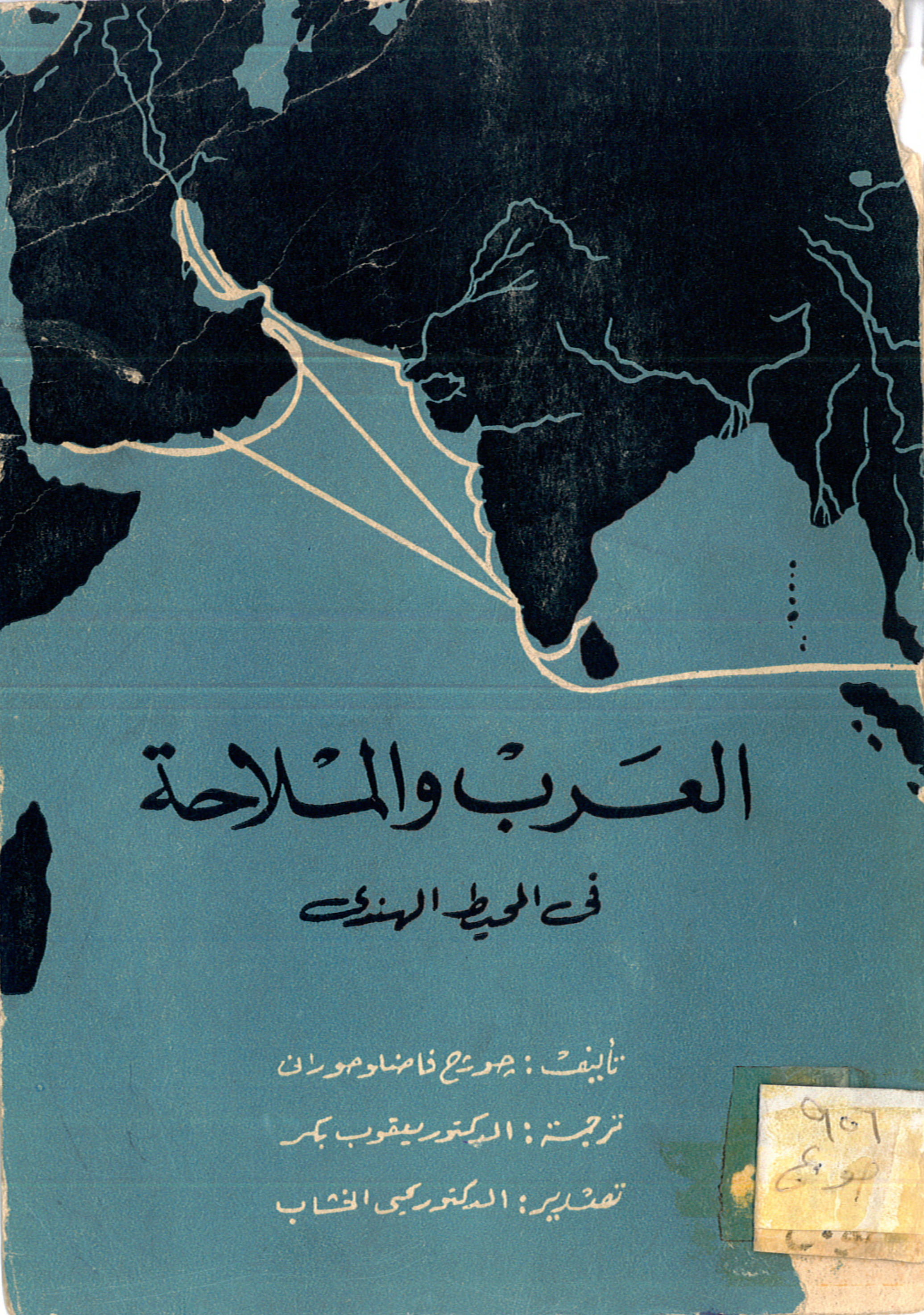

العرب والملاحة
فى المحيط الهندى
تأليف : جورج فاضلو حورانى
ترجمة : الدكتور يعقوب بكر
تصدير : الدكتور يحيى الخشاب

العرب والملاحة
في المحيط الهندي

نشر هذا الكتاب بالاشتراك

مع

مؤسسة فرانكلين للطباعة والنشر

القاهرة ــ نيويورك

مطابع دار الكتاب العربى بالقاهرة

العرب والملاحة فى المحيط الهندى
فى العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى

تأليف

جورج فضلو حورانى

ترجمه وزاد عليه

الدكتور السيد يعقوب بكر

الأستاذ المساعد بكلية الآداب ، جامعة القاهرة

راجعه وقدم له

الدكتور يحيى الخشاب

الأستاذ بكلية الآداب ، جامعة القاهرة

الناشر

مكتبة الأنجلو المصرية

محتويات الكتاب

صفحة

صفحة

تقديم

بقلم الدكتور يحيى الخشاب

(١)

هذا الكتاب « الملاحة العربية فى المحيط الهندى فى العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى » للأستاذ جورج حورانى يصور فى أتم صورة ممكنة تاريخ الملاحة عند العرب حتى القرن الخامس عشر ، منذ كانت الملاحة فى البحرين الأبيض والأحمر وفى الخليج الفارسى والمحيط الهندى بين العرب أو بين هذه الشعوب التى سكنت هذا الجزء من العالم الذى يعرف اليوم بالشرق الأوسط .

إنه يصور قدماء المصريين وهم يمخرون البحر الأحمر إلى بنت (الصومال) ويحدثنا عن القصة المصرية القديمة ، قصة هذا الملاح الذى تحطمت سفينته فألقت به الأمواج وحيداً فى جزيرة تبعد عن طيبة مسيرة شهرين ، وهناك لقى الثعبان العظيم الذى يزعم أنه أمير بنت وأن له السيطرة على التوابل وعلى الحيوانات فى إفريقية .

وهو يذكرنا بهذه النقوش فى الدير البحرى التى تقول بأن الملكة

حتشبسوت قد بعثت بخمس سفن كبيرة فى البحر إلى بنت . كما يحدثنا عن رمسيس الثالث الذى سير أساطيله إلى هذه البلاد ثم إلى شبه جزيرة سينا .

ثم ينتقل المؤلف إلى الفينيقيين الذين انتقل إليهم زمام البحر بعد اضمحلال دولة الفراعنة . ويذكر ما جاء فى التوراة بسفر الملوك الأول « وعمل الملك سليمان سفناً فى عصيون جابر التى بجانب أيلة على شاطىء بحر سوف فى أرض أدوم » ، ويحقق هذا النص راجعاً إلى النتائج التى انتهت إليها أبحاث البعثة العلمية الأمريكية التى قامت بالحفائر بين سنتى ١٩٣٨ و ١٩٤٠ فى منطقة عصيون جابر وهى أن هذه البلدة تقع بتل الخليفة غربى العقبة ، وأن السفن التى سيرها سليمان كان يعمل بها فينيقيون أرسلهم حيرام ملك صور .

(٢)

ويتتبع المؤلف النشاط البحرى فى الجزيرة العربية فيحدثنا عن نشـاط سكان جرّها — وهى مدينة على ساحل الأحساء يسكنها العرب — وكانوا يتجرون عن طريق القوفل مع جنوب الجزيرة — أرض البخور — وربما كانوا يتجرون بحراً وبراً مع مدينة سلوقية ، القريبة من المدائن . ويحدثنا عن السفن العربية التى سميت ماداراتا ، وهى فى الواقع كلمة مدرعات العربية ، وكانت مشدودة الألواح بالليف .

وهو حين يذكر رواية اسطرابون عن السفن العربية التي لم تكن معدة للحرب ، لأن العرب تجار يعنون بتجارتهم ولا يميلون للحرب براً كانت أو بحراً ، يردها مبيناً أن النبط كانوا حلفاء لروما أيام اسطرابون وكان لهم نشاط فى حرب البحار .

ثم إن قبيلة حمير كانت ذات نشاط ملاحى كبير فى منتصف القرن الأول الميلادى ، وكان الساحل اليمنى مزدحماً بأصحاب السفن والملاحين العرب وهم دائبون على أعمالهم التجارية مع إريتريا والصومال وبريجازا (فى الهند) وعمانة وفارس وغيرها .

وكذلك كانت عدن — بلاد العرب السعيدة — وكانت فى القديم ميناء التبادل التجارى بين الهنود والمصريين ، ثم أصبحت ميناء يلتقى فيه التجار اليونان والرومان بكثرة حتى أقيمت بها كنيسة للنصارى .

وكان التجار العرب يقيمون أحيانا فى البلاد التى يحلو لهم العيش فيها بعد الاتجار معها ، فأكسوم المستقلة أسسها مستوطنون من بلاد العرب الجنوبية . وكانت الصلة بين بلاد العرب والصومال قديمة ، وقد حكم الصومال وما وراءه أمراء من العرب ، كما كانت زنجبار يحكمها سلطان عربى .

(٣)

وقبل الإسلام أصلحت الطرق التجارية وشق الكثير منها من أجل

تيسير الاتجار بين الأمم . ففى القرن الثانى أنشىء طريق من أيلة ، على رأس خليج العقبة ، إلى دمشق مارًّا بالبتراء وبصرى .

وفى مصر أصلح تراجان القناة القديمة التى كانت الرواسب قد طمرتها ، وحفر قسما جديداً عند طرفيها ليصلها بالنيل عند بابليون ، ولتلتقى بالبحر الأحمر .

وازدهرت البتراء فى القرن الثانى .

ويذكر الطبرى أن الأُبُلَّة كانت تسمى قبل الإسلام «فرج الهند» فقد كانت الصلات التجارية بين هذا الميناء والهند وثيقة .

(٤)

وقد أحسن المؤلف عرض فكرة البحر عند المسلمين . وقد بدأ بحثه بملاحظة ما جاء فى القرآن الكريم عن البحر ، حاثا الناس على العناية به والتمتع بخيراته التي هى من نعم الله على الناس .

كانت قريش — وهى القبيلة الشمالية التى استطاعت قبيل الإسلام أن تسيطر على مكة وأن تجلى عنها قبيلة خزاعة — تشتغل بالتجارة ، وكان لها بالحبشة ، عن طريق البحر الأحمر ، صلات تجارية قوية . وقد أفاد النبي عليه الصلاة والسلام مما كان بين الأحباش والعرب فأشار على القلة المؤمنة التى قاست اضطهاد قريش لها فى السنوات الأولى للدعوة بأن تهاجر إلى الحبشة . وهناك أحسن النجاشى استقبالهم وأمنهم

ورفض تسليمهم إلى قريش حين ألحت فى طلبهم .

وقد استخدم المسلمون العرب البحرين وعمان ، على الساحل الشرقى ، وشنوا منهما غارات بحرية .

وحين اتسعت الدولة العربية ، أيام أمير المؤمنين عمر ، استولى المسلمون على شاطىء الخليج الفارسى واضطر القادة إلى استخدام البحر فى تنقلات بعض قواتهم — ولم يكن هذا غريباً على العرب . « فإن العربى يركب مركباً كما يركب جملا إما للتجارة وإما لطلب الغنيمة » .

وقد اختلف رأى الحكام المسلمين حين أصبحت الغارات البحرية أمراً لا مفر منه . فقد كان عمر حريصاً على ألا يركب العرب ، لجيش ، البحر ، فلم يجز ركوب البحر إلا لرد عدوان الأحباش على الشواطىء العربية .

وكان معاوية ، وهو من بنى أمية الذين أثروا من التجارة ثراء عظيما ، ميالا إلى استخدام البحر فى توسيع الدولة الإسلامية ، ولكنه لقى معارضة شديدة من عمر فلما ولى عثمان الخلافة ، وكان ميالا إلى معاوية ، استجاب لرغبته ، وأتاح له أن يذهب بحراً لغزو قبرص . وبعد هذا استطاع الأمويون أن ينتصروا بحراً فى موقعة ذات الصوارى ، ثم هدد العرب صقلية والقسطنطينية بأسطولهم . فلما أصبح معاوية خليفة للمسلمين أقام صناعة السفن فنقل العمال الفرس المقيمين فى أنطاكية

وحمص وبعلبك إلى صور وعكا وغيرها من الموانىء ، وهكذا نجح معاوية في إحلال المسلمين محل الفينيقيين في صناعة السفن . وكما أفاد معاوية من أهل الشام في بناء السفن فكذلك أفاد من المصريين للعمل في هذه السفن كبحارة وضباط، كما أسهم أهل الخبرة منهم في بنائها .

(٥)

وإذا كان تراجان قد حاول أن يربط البحرين الأحمر والأبيض عن طريق قناة تربط بين البحر الأحمر والنيل فإن عمرو بن العاص لم يكد يتم دراسة الأحوال في مصر بعد فتحها حتى اقترح على معاوية شق قناة من بحيرة التمساح إلى البحر المتوسط شمالا . ولكن خشي أن يكون في شق القناة تمكين لقوات بيزنطة من الإغارة على مكة والمدينة واختطاف الحجاج . وهذا هو السبب نفسه الذي حال دون تنفيذ هذه الفكرة أيام هرون الرشيد .

وكانت هذه المخاوف معقولة في ذلك الوقت ولم يكن فيها جنوح إلى الخيال فإن الصليبيين حين احتلوا أيلة على خليج العقبة في القرن الثاني عشر شن رينودي شاتيون Renaud de Chatillon غارة كهذه سنة ١١٨٣ .

(٦)

ولم تكن العناية بالبحر قاصرة على الحكام وحدهم لكي تستخدم

السفن فى أغراض حربية أو دفاعية عن السواحل الطويلة التى تجد الإمبراطورية الإسلامية ، فقد عُنِى التجار أيضاً بالسفن واستعانوا بالنواخذة والبانانية ممن عرفوا مسالك البحر وخبروا أجواءه وأنواءه .

وقد عرف العرب الأيامَ التى تهب فيها الرياح الموسمية وحددوا الأوقات الملائمة لسير السفن فى المحيط الهندى . ويذكر المسعودى أن الملاحين العرب كانوا يستعينون فى أسفارهم بدليل بحرى سموه راهنامه (رَهْمانى) ، وقد ارتحل المسعودى بحراً مع جماعة من التجار وهو يقول :

« وصاحبت مشايخ فيه (فى المحيط الهندى) ولدوا ونشأوا من ربابين وأشاتمة ووكلاء وتجار ورأيت معهم دفاتر فى ذلك يتدارسونها ويعوّلون عليها ويعملون بما فيها » .

وكان للتجار المسلمين من الشأن فى بلاد الصين ما أتاح لهم أن يظفروا من ملك الصين بحق إحالة خلافاتهم القانونية على قاض منهم .

(٧)

وفى القرن العاشر اضطربت الأحوال فى الدولة العباسية وبدأ يبدو جلياً أثر تقطيع هذه الدولة إلى دويلات وأخذ مركز الخليفة العباسى يتحرج وأصبحت السياسة العليا فى الدولة بغير موجه، وصادف هذا حدوث ثورة فى الصين حين حاصر هوانج تشاو مدينة كانتون وقتل من التجار العرب وغيرهم ما لا يقل عن مائة وعشرين ألفاً ، وتبع ذلك ظلم فادح

للتجار فألزموهم ما لا يجب عليهم وغلبوهم على أموالهم واستجازوا ما لم يجز الرسم به قديماً فى شيء من أفعالهم .

وكانت موانىء البحر الأحمر المصرية من العوامل الرئيسية فى تيسير الملاحة بين البلاد العربية والهند والصين طوال قرون عديدة ، مما ثبت زعامة العرب فى المحيط الهندى . ولكن الغرب فى القرن الخامس عشر بدأ يتيقظ ويلتفت إلى الكشف عن البلاد المجهولة وراء البحار . واستعان فاسكو داجاما سنة ١٤٩٨ بمرشد من أكثر أهل زمانه علماً بالبحر ، قد اشتهر بدليل له كان البحارة يستعينون به فى رحلاتهم . هذا المرشد هو شهاب الدين أحمد بن ماجد الذى أعان سفن البرتغال على أن تمخر فى سلام المحيط الهندى ، وكما يقول المؤلف : « وهكذا قضى عربى على زعامة العرب فى هذا المحيط » .

(٨)

المؤلف

والمؤلف ، الأستاذ جورج فضلو حورانى ، عالم أمريكى جمع بين الثقافتين الشرقية والغربية . فقد أتاح له أصله العربى أن يجيد اللغة العربية وآدابها وأن يفيد من المصادر التى كتبت بهذه اللغة الفائدة المرجوة فى البحث العلمى الدقيق الذى اضطلع به ، وأتاحت له ثقافته

الغربية أن يطلع على كتب التاريخ القديم وعلى أبحاث المستشرقين مما مكن له أن يحقق الأعلام التى وردت فى النصوص العربية وأن يقارن بين ما جاء فى هذه الكتب وبين ما ذكره المؤرخون اليونان وغيرهم ممن تناولوا هذا الموضوع .

على أن الأستاذ حورانى لم يرجع إلى مصادر عربية مألوفة يسيرة ، بل إنه رجع إلى هذه الكتب الصعبة التى تحتاج إلى كثير من الجهد ومزيد من المعرفة لكى تفهم ويفاد منها على الوجه العلمى الصحيح . رجع إلى كتب المكتبة الجغرافية العربية التى تعد المصدر الأول فى هذا البحث فأتاحت له ثقافته الواسعة واستعداده للصبر والروية والأناة فى البحث أن يخرج بهذه النتائج الباهرة التى تتجلى فى كل صفحة من صفحات بحثه القيم .

وقد تحمل الأستاذ فى بحثه مشقة دامت سنوات ، وأظن أنه سيتحمل هذه المشقة سنوات طويلة أخرى . بدأ بحثه هذا كرسالة للدكتوراه بجامعة برنستون سنة ١٩٣٨ ثم نال الدرجة التى ابتغاها من هذه الجامعة . ولم يكد يفرغ من هذا حتى عاوده الحنين إلى إعادة النظر فى هذه الرسالة ، وأخذ يستزيد من القراءة ويطيل البحث والفكر فيما يقرأ حتى كان هذا الكتاب القيم الذى فرغ منه سنة ١٩٥١ ، ولعله يقرأ فى الموضوع نفسه اليوم لكى يضيف إلى مؤلفه نواحى جديدة من البحث

فى الحياة الاقتصادية وفى الحياة السياسية الدولية اللتين لم يقصد إلى درسهما فى كتابه الذى يخرج إلى الناس باللغة العربية اليوم .

وتشـير أبت N. Abott [(١)] إلى أبحاث ثلاثة ظهرت حديثا عن الملاحةالعربية . أولهاهذا الـكتاب الذى نقدمله ، كتاب الأستاذ حورانى، والثانى كتاب Muslim Sea-Power in the Eastern Mediterranean from the 7th to the 10th Century A. D. , London 1959 وقد ألفه الدكتور على محمد فهمى . والثالث كتاب[(٢)] Naval Power and Trade in the Mediterranean, A.D. 500 - 1000 وقد ألفه الأستاذ أرشيبالد لويس . وقد أخذت « أبت » على حورانى أنه لا يزال يأخذ بنظرية بيرين Pirenne التى أصبحت بالية ، والتى تقول إن الدولة الإسلامية قد فصلت بين دول البحر الأبيض المتوسط وبين المسلمين . وقد تناول الأستاذ المترجم الدكتور السيد يعقوب بكر هذا فى تعليقاته القيمة على الترجمة . وتذكر أبت أن هذه الـكتب الثلاثة يكمل بعضها بعضاً ، وأنها ستكون أساساً قوياً لأبحاث جديدة مؤكدة عن الملاحة العربية فى القرون الوسطى .

---

(١) Journal of Near Eastern Studies, Vol. 12 (January — October, 1953), p. 140 - 142.

(٢) ترجمته مؤسسة فرانـكلين ويظهر قريباً . ترجمة الأستاذ أحمد عيسى ومراجعة الأستاذ محمد شفيق غربال .

(٩)
المـــترجم

ومترجم هذا الكتاب الدكتور السيد يعقوب بكر من العلماء المصريين الذين أتموا دراساتهم فى جامعة القاهرة ، حيث حصل بامتياز على الليسانس من قسم اللغة العربية واللغات الشرقية ، ثم حصل على دبلوم معهد الدراسات الشرقية من هذه الجامعة بدرجة جيد جداً ، وأوفد فى بعثة إلى جامعة لندن ليتخصص فى اللغات السامية وآدابها فحصل على درجة الدكتوراه فيها ، وعاد إلى مصر حيث عهد إليه بالتدريس فى الجامعة . وأشهد أنى لم أراجع ترجمته هذه على أنها ترجمة حرفية لكتاب من الكتب بل كنت أراجع وأقرأ بحثا لعالم يشارك المؤلف فى كثير ويخالفه فى كثير أيضا ويثبت آراءه فى الهوامش ، كما يفسر ما يحتاج إلى تفسير مما ييسر للقارىء العربى تتبع الموضوع . فهو بهذا قد استغرق فى البحث استغراقا لا يقل عن المؤلف نفسه . وأشهد أنه قرأ كل ما استطاع أن يصل إليه من المراجع التى رجع إليها المؤلف . ويشهد على الجهد الذى بذله المترجم ، وعلى التعمق فى بحث الموضوع الذى كتب فيه البحث ، أنه أضاف ، عدا الملاحظات القيمة التى ملأت كثيراً من الهوامش ، فصلا ضافيا عن (أوفير) ألحقه بالترجمة بعد

الفصل الأول . فقد آثر أن يوضح موقع هذه المدينة أو المنطقة وأن يستعرض آراء الـكتاب فيها ، فبيّن أن الأستاذ حورانى قدساير النظرية القديمة التى تجعلها بالهند ، وعرض إلى الرأى بأنها فى روديسيا الجنوبية حيث مناجم الذهب ، ثم أشـار إلى رأى جلازر Glaser القائل بأنها فى منطقة الخليج الفارسى ، وانتهى إلى أنها فى الركن الجنوبى الغربى من الجزيرة العربية . وهذا مثل من دقة المترجم ومن عنايته بموضوع الـكتاب وحرصه على أن تـكون الترجمة العربية ممثلة لسفرجامع فى الموضوع بقدر ما يستطيع . وهـذا كله مع عدم المســاس بنص الـكتاب نفسه . وله الفضل أيضا فى أنه ذيّل الـكتاب بقائمة تشمل المراجع التى أشار إليها المؤلف فى غضون الـكتاب ، والتى أشـار إليها هو (أى المترجم) فى تعليقاته .

* * *

حين تفضل صديقى الأستاذ حسن العروسى فطلب منى قراءة هذا الـكتاب لم أتردد فى أن أطلب إليه أن يعمل على ترجمته إلى اللغة العربية ونشره فى العالم العربى . فهو كتاب يتناول ناحية من أهم النواحى الحضارية فى حياة العرب فى العصور الوسطى ، ناحية تعاون فيها الحـكام والتجار والعلماء جميعاً فرفعوا راية العرب فى المحيط الهندى وعلى موانىء الهند والصين وبلاد إفريقية . وهو يؤيد الحقيقة التى يجب

أن تنشر بين الناس وهى أن زمام البحر كان فى يد العرب حتى القرن الخامس عشر الميلادى ، وأن الغرب حين بدأ يتطلع إلى معرفة ما وراء البحار لم يستطع أن يجوب البحر إلا بمعونة من مرشد عربى هو شهاب الدين أحمد بن ماجد وهو الذى أعان فاسكو دا جاما على أول رحلة له فى المحيط الهندى . وكم نحن فى حاجة إلى نشر ما يذكرنا بماضينا المجيد ليحفزنا إلى التطلع إلى مستقبل يتفق مع مجد ماضينا ويفوقه لما فى هذا الماضى المجيد من العوامل الحافزة الدافعة .

وإذن فهذا كتاب من خير الكتب التى تضم اليوم إلى المكتبة العربية .

القاهرة فى أبريل ١٩٥٨

مقدمة

إن تاريخ الملاحة العربية موضوع متسع فى المكان والزمان ، عولجت أجزاء منه فى طائفة كبيرة من المقالات والفصول العلمية . والغرض من هذا الكتاب أن يكون عرضاً عاماً متصلا لحوالى ربع الموضوع . فقد اقتصرت فى المكان على المياه الشرقية ، ولكن ألممت إلماماً قصيراً بالبحر المتوسط الذى كان مجالا للملاحين العرب منذ بدء الإسلام . وهذا التقسيم إلى البحر المتوسط والمحيط الهندى له ما يبرره فى الفروق العديدة التى كانت بينهما وكذلك بين البلاد التى تحدهما فى العصور القديمة ، فالأحوال الجغرافية ، والصلات بسائر الشعوب ، وأنواع السفن ، وطرق الملاحة ، كانت كلها مختلفة . أما الزمان فقد عالجت منه العصور المتقدمة ، فالعرض التاريخى فى الفصلين الأولين يمتد حتى سنة ١٠٠٠ م أو نحوها ، وإن كان الفصل الثالث يمتد إلى ما وراء ذلك ببضعة قرون .

وهذا الكتاب تاريخ للطرق التجارية فى المحيط الهندى وللسفن التى سلكتها . ولكنه ليس تاريخاً اقتصادياً ، فهو لا يذكر السلع التى كانت تحملها السفن إلا عرَضاً . بل إننى أقللت فى دراسة تاريخ الملاحة

من الانتفاع بالحقائق المعروفة عن الاتصال التجارى بين الشعوب المختلفة . وذلك لأن هذه الأدلة التجارية ، إذا نظرنا إليها وحدها ، لا تطلعنا فيما يتعلق بموضوعنا على أ كثر من مجرد وجود الملاحة . فإذا علمنا أنه كانت فى بابل سلع هندية تنتمى إلى عصر معين ، كان ذلك خيراً ، ولكننا مع ذلك نريد أن نعرف أ كان الهنود أو البابليون أو شعب يصل ما بينهما كعرب عمان هم الذين نقلوها إلى بابل . والكتاب أيضاً ليس تاريخاً « للملاحة » فى معناها الفنى ، فإن هذا موضوع لا يساس قياده إلا لملاح خبير .

هذه هى الحدود الأساسية التى فرضتها على مادة كتابى ومنهجه لسبب أو آخر . ولكن الكتاب يتجاوز فى إحدى النواحى نطاق الموضوع الذى يوحى به عنوانه . فقد جلت فى التاريخ البحرى لشعوب أخرى غير العرب ، لأظهر الأساس التاريخى لجهود العرب والظروف التى أحاطت بها ، ولأنه يصعب أحياناً رسم حد فاصل بين الشعوب متى ركبت البحر واختلطت فى الموانىء بعضها ببعض .

وقد بدأ هذا الكتاب رسالة دكتوراه لجامعة برنستون فيما بين ١٩٣٨ و ١٩٣٩ ، وكان عنوانها « الملاحة العربية فى المحيط الهندى فى القرنين التاسع والعاشر Arab Navigation in the Indian Ocean in the Ninth and Tenth Centuries » . وأنا مدين بالفضل الأول

للمشورة الحكيمة التى كنت أتلقاها فى برنستون من الأستاذ فيليب خورى حِتِّى Philip K. Hitti ، والأستاذ هارولد ه . بندر Harold H. Bender — والواقع أن الأستاذ حتى هو الذى اقترح علىَّ أولا الملاحة العربية موضوعاً يتطلب البحث . وقد أعدت كتابة تلك الرسالة وتوسعت فيها لتكون هذا الكتاب . وقد شغلت بذلك خلال إجازات قضيتها فى القدس ، حيث أتاح لى مدير المتحف الأثرى الفلسطينى Palestine Archaeological Museum وموظفو مكتبته كل التسهيلات الممكنة . وأنا مدين بالشىء الكثير للاقتراحات والانتقادات التى تفضل علىَّ بها علماء وأصدقاء آخرون ، أرجو أن يرضوا بما أجمله هنا من تقدير ؛ وأنا مدين أيضاً بالكثير لبحوث المستر ألان فليرز Alan Villiers ، والفقيد الأستاذ جابريل فران Gabriel Ferrand ، والفقيد المستر جيمس هورنل James Hornell ، وغيرهم ممن ذكرت كتاباتهم فى الهوامش . وأشكر أيضاً المؤلفين أو الناشرين الذين سمحوا لى بالنقل عن كتب يحتفظون بحقوقها . وأحب أيضاً أن أشكر رئيس تحرير مجلة الجمعية الآسيوية الملكية Journal of the Royal Asiatic Society ، لسماحه بطبع ملحق الفصل الأول من جديد ، وكانت أجزاء منه قد وردت فى مقالة نشرتها المجلة فى ديسمبر ١٩٤٧ .

وأنا مدين بصور الكتاب للمستر ا . ج . فليرز A. J. Villiers ،

فقد سمح لى باستعمال صورتيه المنشورتين فى اللوحتين الأولى والثامنة ؛ ولمدير المكتبة الوطنية بباريس Bibliothèque Nationale ، فقد أتاح صور اللوحات الخامسة والسادسة والسابعة وسمح لى بنقلها ؛ ولمدير المتحف الأثرى الفلسطينى ، فقد سمح بنقل صورتى اللوحتين الثانية والثالثة عن كتابين فى مكتبة المتحف ؛ ولناشرى هذين الكتابين وهما دار النشر الرسمية البريطانية H. M. Stationery Office وب . پايو P. Payot ؛ ولمطبعة جامعة أكسفورد Oxford University Press ، فقد سمحت بتصوير اللوحة الرابعة ؛ وللمطبعة نفسها ، وسمو الأمير نظام حيدر أباد للسماح بنقل هذه اللوحة .

وإنى مدين بالشكر للقائمين على مطبعة جامعة برنستون لصبرهم على إعداد النص والخرائط والصور .

وأشكر أخيراً والدىَّ لما أتاحاه لى من فرصة الدراسة فى برنستون ، وزوجى لما دأبت عليه من تشجيعى على إتمام هذا الكتاب ؟

ج . ف . حورانى

آن أربور Ann Arbor

أغسطس ١٩٥٠

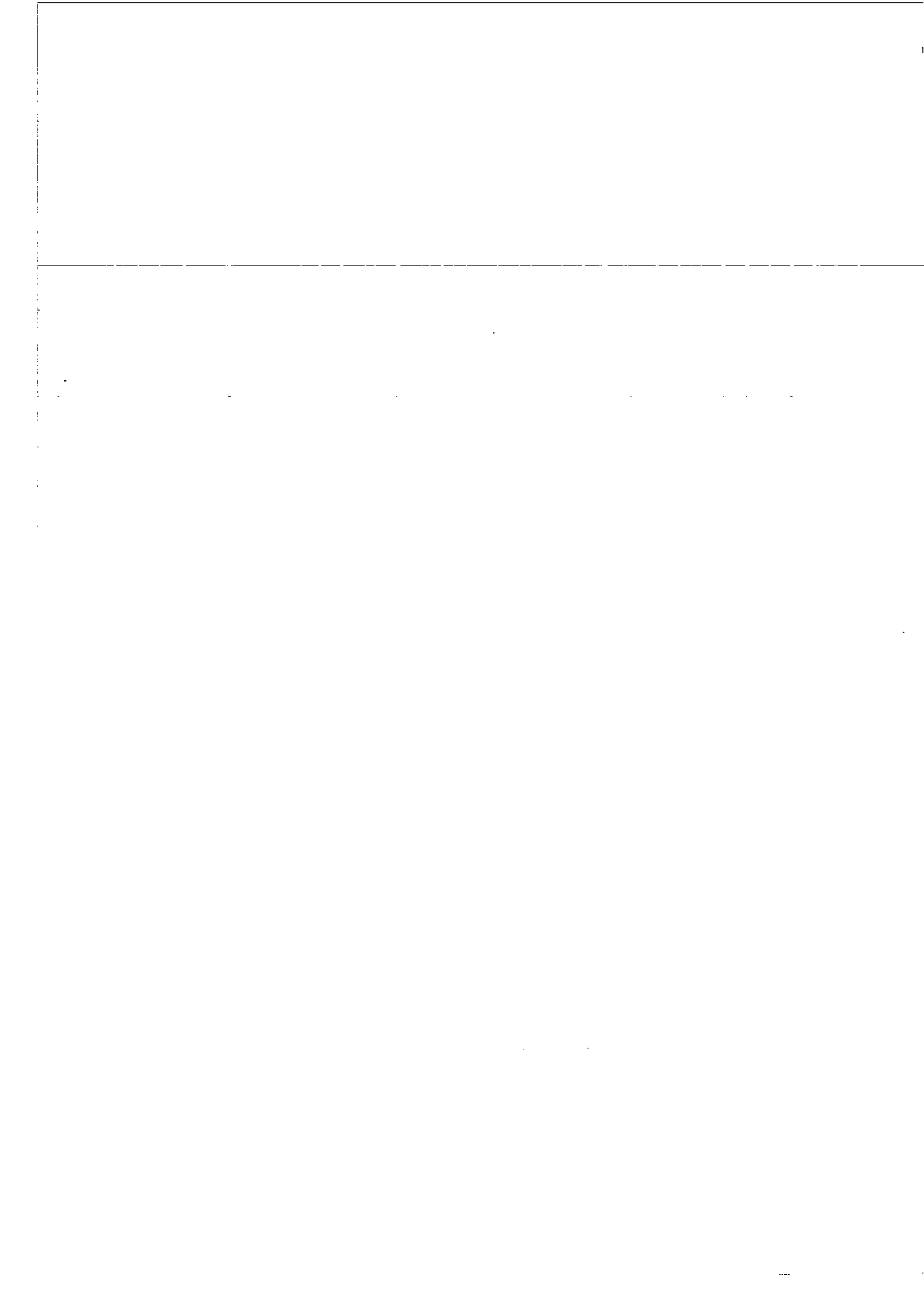
ملاحظة

تكتب عناوين الكتب والمقالات كاملة عند ذكرها لأول مرة * .

(ملاحظة للمترجم : جعل المؤلف هوامش الكتاب مسلسلة الأرقام . ولهذا نرمز إلى هوامشنا بنجمة أو أكثر (على حسب العدد) تمييزاً لها عن هوامش المؤلف) .

---

* أورد المؤلف هنا ملاحظات أخرى لا حاجة بقارىء الترجمة العربية إليها .
(المترجم)



الفصل الأول

الطرق التجارية قبل الإسلام

كأنَّ حُدُوجَ المالكيَّةِ غُدْوَةً خلايا سفينٍ بالنواصف* من دَدِ**

عَدَوْلِيَّةٍ أَوْ مِنْ سَفِينِ ابْنِ يَامِنٍ يجور بها الملاح طوراً وَيَهْتَدِي***

---

* لا « بالنواصيف » كما فى الأصل الإنجليزى . (المترجم) .

** الحدوج جمع حَدَج وهو مركب من مراكب النساء . والمالكية منسوبة إلى مالك بن سعد بن ضبيعة . والخلايا جمع خليّة ، وهى السفينة العظيمة . والنواصف جمع ناصفة ، وهى الرحبة الواسعة تكون فى الوادى . ودد موضع . وفى البيت تقديم وتأخير ، والتقدير كأن حدوج المالكية غدوة بالنواصف من دد خلايا سفين . (المترجم عن شرح القصائد العشر للتبريزى)

*** عدولية نسبة إلى عَدَوْلى ، ويقول عنها ياقوت فى معجم البلدان (ط فستنفلد Wüstenfeld ، ج ٣ ، ص ٦٣٣) إنها قرية بالبحرين ، ولكن لعلها Adulis كما يرى س . فرنكل S. Främkel (فى كتابه المذكور فى هامش ٤٤ ، ص ٢١٤ والهامش الأول فيها) ، وقد تابعه المؤلف فى ترجمته الإنجليزية التى أوردها للأبيات الثلاثة . وأدولس ميناء تجارى على ساحل الحبشة قديما ، لعب دوراً كبيراً فى القرون الأولى بعد المسيح . وفى شرح التبريزى أن ابن يامن ملاح من أهل هجر أو تاجر ، ويجور : أى يعدل بها ويميل ، ويهتدى : يمضى للقصد . (المترجم)

يَشُقُّ حَبابَ الماء حَيزُومُها بها ... كما قَسَمَ التُّربَ المُفايِلُ* باليدِ**

معلقة طرفة ، الأبيات ٣ — ٥

ما قبل التاريخ ، والجغرافيا

كان العرب(١) ، قبل بزوغ التاريخ بوقت طويل ، كغيرهم من الأمم ،

* لا « المفائل » كما فى الأصل الإنجليزى . (المترجم)

** حباب الماء طرائقه . والحيزوم الصدر . والمفايل الذى يلعب لعبة لصبيان الأعراب ، يقال لها الفِيال أو المفايلة ، وهى تراب يكومونه أو رمل ، ثم يخبئون فيه خبيئا ، ثم يشق المفايل تلك الكومة بيده فيقسمها قسمين ، ثم يقول : فى أى الجانبين خبأت ، فإن أصاب ظفر وإن أخطأ خسر . (المترجم عن التبريزى)

(١) معنى « العربى » **Arab** فى هذا الكتاب كل من يتكلم العربية ، و « الفارسى » **Persian** كل من يتكلم الفارسية ؛ ومعنى **"an Arabian"** من يسكن بلاد العرب ، والإيرانى **Iranian** من يسكن إيران . ففى الجاهلية كان العرب جميعاً يسكنون الجزيرة العربية ، عدا بضعة قبائل فى صحراء مصر بين النيل والبحر الأحمر ؛ وكان كل سكان الجزيرة عربا ، إذا عددنا الحميرية وغيرها من اللهجات العربية الجنوبية فروعا من العربية . أما بعد الفتوحات الإسلامية فإن ساكن إيران الذى يتكلم العربية قد يسمى عربيا أو إيرانيا ؛ والفارسى هو من يظل على الكلام بالفارسية . ولكننا لا نعرف دائماً اللغة التى كان يتكلمها الناس فى بلادهم ، فلابد فى بعض الحالات من التردد فى استعمال هذه اللفظة أو تلك .

(المترجم : الحميرية هى الاسم الذى أطلقه العرب على اللغة العربية الجنوبية القديمة ، وكانت تشتمل على لهجات مختلفة ، منها المعينية والسبئية . فلعل المؤلف يقصد بقوله « الحميرية وغيرها من اللهجات العربية الجنوبية » : الحميرية وغيرها من اللهجات العربية الحديثة .)

يصنعون القوارب من الجلود أو جذوع الأشجار المجوفة أو أية مادة أخرى ملائمة ، ويمخرون المياه الهادئة بالمجداف الصغير paddle أو المُرْدِىّ . فذهبوا فى البحر لصيد السمك ، وبدأوا الغوص طلباً للؤلؤ ، وربما تعلموا أيضاً استعمال المجاديف الكبيرة oars . وقد تطورت الملاحة فى معناها الصحيح عن هذه الأعمال الساذجة ، عندما أقدم الإنسان على التوغل فى البحر . ولكن لا يُعنَى هذا الكتاب بذلك التطور الغامض للسفن البدائية . فموضوعنا يبدأ عندما أقام العرب الأوائل صاريا وشراعا ، ووكلوا أمرهم إلى الرياح فى البحر العريض وإلى رحمة آلهتهم . وقد حدث هذا أيضاً قبل التاريخ . فنحن لا نعرف طبيعة سفنهم الشراعية الأولى إلا ظنا . والراجح أن ألواح هيا كلها لم تكن تثبت بالمسامير بل تشد بخيوط من ليف ؛ ومن الممكن أن الشرع كانت مربعة ولم تكن ممتدة بين مقدم السفينة ومؤخرها كما كانت فى العصور التاريخية، ولكن هذا بعيد عن اليقين(٢) .

وكان الموقع الجغرافى ، فى نواح عامة معينة ، يساعد على تطور الملاحة من شواطىء الجزيرة العربية . فهى تحد من ثلاث جهات بخط ساحلى

---

(٢) انظر الفصل الثالث . وارجع فى السفن البدائية إلى ج . هورنل J. Hornell فى كتابه Water Transport : Origins and Early Evolution (كمبردج، ١٩٤٦) ، وبحثه Sea-trade in early times فى مجلة Antiquity ، المجلد ١٥ (١٩٤١) ، ص ٢٣٤ — ٢٥٦ .

بالغ الطول ، يدور من خليج السويس إلى رأس الخليج الفارسي . وتمتد بالقرب من هذه السواحل أخصب بقاع الجزيرة ، وهي اليمن وحضرموت وعمان ؛ ولم يكن الاتصال بينها بحراً أشد هولا من عبور الصحارى والجبال التي تفصل بينها براً . وكانت التجارة مع البلاد المجاورة تجد حافزاً إلى الغرب في الشواطىء الطويلة التي يتميز بها شمال إفريقية الشرقي ، وحافزاً إلى الشمال الشرقي في شواطىء إيران المديدة ، وهذه الشواطىء وتلك تمتد محاذية للشاطىء العربي غير بعيدة عنه ، وتدنو منه كثيراً عند نهايتيه البعيدتين ؛ فتهيأ للعرب الاتصال عبر المياه المغلقة في البحر الأحمر والخليج الفارسي بمركزين من أقدم مراكز الثروة والحضارة في العالم ، هما مصر وإيران ، فضلا عن أرض الجزيرة Mesopotamia ، التي كان يمكنهم بلوغها بحراً أو براً . وكان من اليسير عليهم عبور البحر إلى شرق إفريقية في الجنوب الغربي والسير بسفنهم على ساحله بحثاً عن سلع المناطق الاستوائية ؛ وكان شاطىء إيران شرقا يؤدي إلى الهند — وكانت الرياح الموسمية معواناً في آخر الأمر على الرحلة إلى إفريقية والهند معاً . والأهم من هذا كله أن البحر الأحمر والخليج الفارسي ، يكملهما النيل والفرات ودجلة ، ممران طبيعيان للملاحة بين حوض البحر المتوسط وشرق آسيا ، فكان العرب يطلون من كلا جانبي جزيرتهم على طريقين من الطرق التجارية الكبيرة في العالم .

ولكن لم يمكن الانتفاع انتفاعا كاملا بمزايا هذا الموقع الجغرافى إلا بعد التغلب على صعاب معينة . فالجزيرة العربية لا تنتج ولم تنتج أبداً الخشب الصالح لبناء السفن القوية . وهى لا تشتمل أيضاً على الحديد لدق السفن بالمسامير ، كما أنها ليست على مقربة من أى بلد ينتجه . وليست فيها أنهار صالحة للملاحة ، وما فيها من الموانىء الممتازة قليل . وكان البحر الأحمر ، الذى يمتد نحو ١٫٢٠٠ ميل ، يفصل فى العصور القديمة بين مصر والجنوب الغربى من الجزيرة العربية أكثر مما يقرب بينهما . وكان النصف الشمالى من هذا البحر خاصة ينطوى على عقبات كأداء . فعلى جانبيه صحراء لا ماء فيها تمتد مئات من الأميال . والشعاب المرجانية الضخمة تحف كلا الساحلين ، وتمتد فى بعض المواضع بعيداً فى البحر ؛ فكان تلافى الاصطدام بها يتطلب معرفة وحنكة عظيمتين . وكانت الجزر المرجانية تعين على القرصنة ، التى كان البدو الجياع على كلا الجانبين يميلون إليها أشد الميل ، ويعدونها امتداداً بسيطاً لغاراتهم فى الصحراء . وكان البحر خالياً من الموانىء الصالحة أو يكاد ، فلم يتوافر الملجأ الأمين من أخطار العواصف أو القراصنة . وكانت الملاحة شمالا صعبة بوجه خاص على الملاحين الأوائل ، لأن الرياح الشمالية كانت تهب جنوباً على هذا الجانب من البحر طوال العام[٣] . فأقام العرب طرقاً

(٣) دائرة المعارف البريطانية Encyclopaedia Britannica ، الطبعة الرابعة =

للقوافل على طول الساحل الغربى من جزيرتهم ، بدلا من أن يواجهوا أهوال البحر الأحمر . وكانت الأحوال أوفق فى الخليج الفارسى ؛ ولكن هنا أيضاً كان الماء الصالح للشرب شحيحاً على كلا الجانبين ، وكانت القرصنة تجد حافزاً فى كثرة الجزر وفقر سكان السواحل[(٤)] . ولهذا لم تكن عمان وثيقة الاتصال بأرض الجزيرة وإيران . وفى المحيط الهندى كانت السواحل المؤدية إلى الهند خراباً يبابا ، ولم يمكن الاستعانة بالرياح الموسمية لعبور البحر العريض بين الجزيرة والهند وشرق إفريقية إلا ريثما يمكن بناء سفن تستطيع احتمال هباتها العاتية .

هذه العقبات الطبيعية كان لابد من التغلب عليها بالحيلة والاختراع حتى يمكن الإفادة من المزايا الطبيعية . ولكن مال جنوب الجزيرة الغربى وعمان إلى البقاء فى عزلتهما ، وذلك لأنه لم يكن من اليسير على العرب إذا لم يكونوا على صلة دائمة بمراكز الحضارة القديمة فى مصر وغربى آسيا والهند أن يأخذوا عنها ما عرفته من تحسينات فى بناء السفن

= عشرة ، مادة « البحر الأحمر »

Red Sea ؛ و The Red Sea and Gulf of Aden Pilot ، الطبعة التاسعة (لندن ، ١٩٤٤ ، الأميرالية البريطانية) ، الفصل الأول ؛ و م . كيرى M. Cary : The Geographic Background of Greek and Roman History (أكسفورد ، ١٩٤٩) ، ص ١٨٧ — ١٨٨ .

(٤) ا . ولسون A. Wilson : The Persian Gulf (لندن ، ١٩٢٨) ، ص ١ وما بعدها .

والملاحة . بل إن المواد اللازمة لبناء السفن القوية كان لابد من جلبها من الهند[٥] .

الشرق قبل الإسكندر

لا يعرف شيء عن نشاط العرب فى الملاحة قبل الفتح الهلينى للشرق الأدنى . ولكن شعوباً أخرى تركت آثاراً عن رحلاتها فى المياه العربية قبل ذلك بزمن طويل . وفيما يلى عرض وجيز لهذه الرحلات يدل على أن سواحل الجزيرة العربية كانت فى جميع العصور التاريخية على اتصال بالبلاد الأخرى بحراً .

فالنقوش السومرية والأكادية* التى ترجع إلى الألف الثالث قبل الميلاد تتحدث عن صلات بحرية بين أرض الجزيرة وبلاد دِلْمُون Dilmun وماجَن Magan ومُلَخّا Melukhkha . ولعل دلمون هى جزيرة البحرين . وماجن هى عمان باتفاق الآراء الآن عامة . ويقال إنها كانت تشتمل على الخشب والنحاس ، وفى نقش من لَجَش Lagash ** يرجع

---

(٥) انظر الفصل الثالث ، ص ٢٤٢ وما بعدها .

* أكاد Akkad هى الجزء الشمالى من أرض بابل القديمة ، وسومر Sumer جزؤها الجنوبى . (المترجم)

** لجش من أقدم المدن السومرية وأهمها وتقوم مكانها الآن تلّ اللوح . (المترجم)

إلى عهد شُلْجى Shulgi (حوالى ٢٠٥٠)* ذكر « لبنائى السفن في ماجن » . وتذكر النقوش ملخا مع ماجن عادة ، ولكن لم يمكن بعد تعيين مكان ملخا فى ذلك الوقت على وجه أكثر تحديداً**(٦) .

* شلجى أو دنجى Dungi من ملوك أسرة أور Ur الثالثة ، اعتلى العرش عام ٢٤٥٦ ، وامتد حكمه ٥٨ سنة (The Cambridge Ancient History ، ج ١ ، ص ٤٣٧) . وهو أول من سمى نفسه « ملك سومر وأكاد » (هـ . ر . هول The Ancient History of the Near East : H.R. Hall ، الطبعة العاشرة ، لندن ١٩٤٧ ، ص ١٩٠) . (المترجم)

** يرى س . هـ . لانجدون S. H. Langdon (The Cambridge Ancient History ، ج ١ ، ص ٤١٥ — ٤١٦) أن ماجن ربما كانت المنطقة التى تسمى الآن الأحساء ، وأن الاسم ماجن (وهو مركب من الكلمة السومرية ما mâ « سفينة ») يدل على أن أهل تلك البلاد كانوا رجال بحر . ويقول لانجدون أيضا إن ملخا كانت تدل فى الأصل على عمان والجانب العربى من الخليج الفارسى ، ولكنها أصبحت تدل فى العصور المتأخرة على إثيوبيا .

وثمة رأى يقول إن ماجن هى سيناء ، أشار إليه هول (C.A.H. ، ج ١ ، ص ٢٦٢) .

وقد ورد ذكر ماجن فى نقوش الملوك السومريين والأكاديين التى نشرها ف . تيرو — دانجان F. Thureau — Dangin فى كتابه Die sumerischen und akkadischen Königsinschriften (ليبزج ، ١٩٠٧) (Vorderasiatische Bibliothek. I. Band. Abteilung I.) ، ص ٦٦ و ٧٢ و ٧٦ و ٧٨ و ١٠٤ و ١٦٤ و ١٦٦ . وورد ذكر ملخا فى الكتاب نفسه (ص ٧٠ و ٧٨ و ١٠٤ و ١٠٦ و ١٣٤) . وورد ذكر تلمون Tilmun (بالتاء بدلا من الدال) مرة واحدة ، فى ص ٧٨ . (المترجم)

(٦) انظر عن ماجن هـ . بيك The copper mountain of Magan : H. Peake =

وعلى الجانب الغربى من الجزيرة العربية ، كانت السفن المصرية

= فى مجلة Antiquity ، المجلد الثانى (١٩٢٨) ، ص٤٥٢ — ٤٥٧ ؛ وهورنل فى المجلة نفسها ، المجلد ١٥ (١٩٤١) ، (المترجم : ص ٢٣٨و٢٣٩) . ويقول ولسون ، ص ٢٧ ، إن ماجن ربما كانت تستورد الخشب من الهند لتصدره من جديد .

وتبدو أنماط السفن التى عرفتها أرض الجزيرة ، وهى تتميز بهيكل مقوس ومقدمة ومؤخرة عاليتين تكادان تكونان عموديتين ، فى الفن المصرى قبل عهد الأسرات ، وذلك على « المقبرة الملونة » فى هيراكونبوليس Hieraconpolis وعلى مقبض السكين فى جبل العرك ؛ انظر هـ . فرنكفورت H. Frankfort فى بحثه The origin of monumental architecture in Egypt بمجلة American Journal of Semitic Languages and Literatures ، المجلد ٥٨ (١٩٤١)، ص ٣٢٩ — ٣٥٨ ؛ و هـ . ج . كانتور H. J. Kantor فى بحثه The final phase of predynastic culture بمجلة Journal of Near Eastern Studies المجلد الثالث (١٩٤٤) ، ص ١١٠ — ١٣٦ . ويرى فرنكفورت (المترجم : فى ص ٣٥٨) أن تأثير أرض الجزيرة ربما بلغ هيراكونبوليس من أرض الجزيرة نفسها عن طريق وادى الحمامات والبحر الأحمر،أو من بلد ما على سواحل إيران أو الجزيرة العربية مصطبغ بصبغة أرض الجزيرة . ولكن الأدلة على ذلك ضعيفة ، وأنا أشك فى حدوث مثل هذه الرحلات فى الألف الرابع . ويمكن أن يكون العلم بأنماط السفن فى أرض الجزيرة قد جاء أيضا عن طريق سوريا .

(المترجم : كشف ف . و . جرين F. W. Green « المقبرة الملونة » عام ١٨٩٩ (كانتور ، ص ١١١) . وهيراكونبوليس هى نخن Nekhen التى كان يقيم فيها ملوك الصعيد قبل عهد الأسر ، وتقوم مكانها الآن قرية الكوم الأحمر إلى الشمال الغربى من إدفو بنحو ١٨ كم . أما سكين جبل العرك فقد اشتراها ج . بنديت G. Bénédite فى القاهرة عام ١٩١٤ لمتحف اللوفر ، وقال له البائع إنها وجدت فى جبل العرك تجاه نجع حمادى (كانتور ص١١٩ ، هامش ٩) .)

تمخر البحر الأحمر منذ عهد ساحورع (حوالى ٢٤٧٠)* فى الأسرة الخامسة ، وكانت ثمة رحلات متعددة فى عهد الأسرة السادسة (حوالى ٢٣٤١ — ٢١٨١)** بالبر أو البحر إلى بلاد بنت Punt ، ولعلها ساحل الصومال الذى يواجه الجزيرة العربية . وفى تلك الفترة كانت السفن المصرية تبنى لهذه الرحلة فى رأس خليج السويس ، فكانت تقطع البحر الأحمر كله إلى الجنوب وتعود سالكة الطريق نفسه فى وجه الريح — وهو عمل غير هين فى مثل ذلك العصر وعلى مثل ذلك البحر . وتسمى النصوص المصرية هذه السفن أحياناً « سفن جبال »*** ، ويدل هذا على أنها كانت من نمط أخذ عن هذه المدينة الفينيقية ، أو أنها

* فى The Cambridge Ancient History (ج ١ ، ص ٦٦٢) أنه حكم من ٢٩٥٨ إلى ٢٩٤٦ . (المترجم)

** فى The Cambridge Ancient History (ج ١ ، ص ٦٦٢) أن هذه الأسرة تولت الحكم من حوالى ٢٨٢٥ إلى حوالى ٢٦٣١ (؟) (المترجم)

*** هى مدينة ج ب ل الفينيقية ، وتسمى الآن جبيل ، وهى فى منتصف الطريق بين طرابلس وبيروت . وهى فى العبرية Gᵉbal (حزقيال ٢٧ : ٩ ؛ ومع ياء النسبة فى يشوع ١٣ : ٥) . وترد gubla كثيراً فى رسائل تل العمارنة . وهى فى المصادر اليونانية Byblos ، وفى النقوش المصرية القديمة Kupn(i) .
ومن هذا يتضح أن نطق المؤلف لاسم المدينة ، أى جبال gebâl (بتحريك الباء بفتحة طويلة) ، ليس له مايبرره . وإنما يستحسن نطقها جبيل على حسب التسمية الحديثة ، أو جبَل على حسب العبرية . (المترجم)

كانت من النوع الذى يستعمل فى الملاحة إليها . وكانت جبال تمد المصريين أيضاً بخشب الصنوبر والصمغ اللازمين لبناء السفن . وفى المملكة الوسطى (حوالى ٢٠٠٠ — ١٨٠٠)* بعث الفراعنة بحملات بحرية إلى بنت ، تنعكس فى القصة المشهورة عن الملاح الذى تحطمت سفينته ، وهى تتحدث عن ملاح نجا وحده من سفينة مصرية تحطمت فى البحر الأحمر وألقت به الأمواج على جزيرة تبعد عن طيبة مسافة تقطع فى شهرين . وكان فى الجزيرة ثعبان يزعم أنه أمير بنت ، وكان يهيمن على طائفة متنوعة من التوابل والحيوانات الإفريقية . وفى المملكة الحديثة أرسلت الملكة حتشبسوت حملة إلى بنت ، ولعل ذلك كان عام ١٤٩٥ . وتدل الرسوم البارزة والنقوش فى الدير البحرى كيف سيرت إليها خمس سفن كبيرة فى البحر الأحمر ، وكيف استقبلت بنت المصريين** ، وكيف عادوا . وبعد ذلك بثلاثة قرون ، أرسل رمسيس الثالث (١١٩٨ — ١١٦٧) أسطولا من سفن كبيرة من ميناء يواجه قفط إلى بنت*** ، وبعث بحملة بحرية إلى بعض مناجم النحاس فى شبه

---

* فى The Cambridge Ancient History (جـ ١ ، ص ١٧٣) : من ٢٣٧٥ (؟) إلى حوالى ١٥٨٠ . (المترجم)

** أثار وصول السفن المصرية إلى بنت دهشة بالغة فيها ، فإن تجارة مصر البحرية مع بنت كانت قد انقطعت بعد الأسرة الثانية عشرة . (المترجم)

*** انظر فى تفصيل العلاقات التجارية بين مصر وبنت هورنل فى بحثه =

جزيرة سيناء(٧) .

= Sea-trade in early times (مجلة Antiquity ، المجلد ١٥ (١٩٤١) ، ص ٢٤٠ — ٢٤٦) . (المترجم)

(٧) يقارن ب . مونتيه P. Montet (Byblos et l'Égypte ، النص (باريس ، ١٩٢٨) ، ص ٦ و ٢٨٤) عبارة «سفن جبال» بعبارات « سفن ماري Mari » و«سفن أور Ur » و«سفن أكاد » في بحث ف . تيرو — دانجان : Vocabulaires de Ras-Shamra ، بمجلة Syria ، المجلد ١٢ (١٩٣١) ، ص ٢٢٨ — ٢٣٠ . وانظر في قصة الملاح الذي تحطمت سفينته ا . إرمان A. Erman في كتابه The Literature of Ancient Egyptians ، كما نقله إلى الإنجليزية ا . م . بلاكمان A. M. Blackman (لندن ، ١٩٢٧) ، ص ٢٩ — ٣٥ .

(المترجم : ماري على الفرات الأوسط . وأور مدينة سومرية بالغة الأهمية ، تقع على بعد ١٤٠ ميلا جنوب بابل ، وعلى نحو ستة أميال جنوب المجرى الحالي لنهر الفرات . وهي الوطن الأول لسيدنا إبراهيم عليه السلام ، كما تقول التوراة . وهي الآن تل المُقَيَّر . على أنني لم أجد في كتاب مونتيه شيئاً مما ذكره المؤلف ، ومن الجلي أنه لا يمكن أن ينقل عام ١٩٢٨ ، تاريخ صدور كتابه ، شيئاً نشره تيرو — دانجان بعد ذلك بثلاث سنين .)

وانظر عن حملة حتشبسوت ج . هـ . بريستد J. H. Breasted في Ancient Records of Egypt (شيكاغو ، ١٩٠٦ — ١٩٠٧ ، ج ٢ ، الأقسام ٢٤٦ — ٢٨٧) ؛ و ا . نيفيل E. Naville في The Temple of Deir al Bahari ، الجزء الثالث (لندن ، ١٨٩٨) ، اللوحات ٦٩ — ٨٥ . ويرى ر . ب . داورتي R. P. Dougherty في The Sealand of Ancient Arabia (نيوهيفن New Haven ، ١٩٣٢) ، ص ١٧٠ — ١٧٢ ، أن « أرض «الله التي تذكرها نصوص الدير البحري قد تسكون في جنوب الجزيرة العربية ؛ =

وبعد أن اضمحلت قوة مصر ، بدا الفينيقيون وقد أصبحوا القائمين على أمر الملاحة فى البحر الأحمر . وربما كانوا كذلك قروناً عدة من قبل ، ولكن أقدم دليل قاطع على ذلك قول سفر الملوك الأول : « وعمل الملك سليمان سفناً فى عصيون جابر التى بجانب أيلة على شاطىء بحر سوف فى أرض أدوم . فأرسل حيرام فى السفن عبيده النواتى العارفين بالبحر مع عبيد سليمان . فأتوا إلى أوفير ، وأخذوا من هناك ذهباً أربع مائة وزنة ، وأتوا بها إلى الملك سليمان » .

ويمكن الآن عن ثقة تحديد مكان عصيون جابر هذه بتل الْخُلَيْفَة

= وربما كانت تشتمل بنت أيضاً على جنوب الجزيرة . ويرى بريستد (القسم ٢٤٨) أن السفن ربما كانت تنحدر من طيبة مع النيل ، ثم تعبر القناة القديمة التى كانت تصل بين النيل والسويس ، ومنها تسير جنوباً فى البحر الأحمر . ولكن انظر ج . بوزنر G. Posener فى بحثه Le canal du Nil à la mer Rouge avant les Ptolemées بمجلة Chronique d'Egypte ، المجلد ٢٦ (يوليه ١٩٣٨) ، ص ٢٥٩ — ٢٧٣ : ليس ثمة أدلة قوية على أن القناة كانت موجودة قبل الألف الأول ، ولا يبرهن الدير البحرى على أن السفن كانت تبحر فعلا من طيبة . هذا إلى أن الطريق الذى يراه بريستد يمتد نحو ثمانمائة ميل . والأرجح أن الحملة سارت براً من طيبة إلى وادى الحمامات جنوباً ، وأن الأسطول أبحر من ميناء فى منطقة القصير كما فعل أسطول رمسيس الثالث . وانظر أيضاً ب . ا . نيوبرى P. E. Newberry فى بحثه Notes on sea-going ships بمجلة Journal of Egyptian Archaeology ، المجلد ٢٨ (١٩٤٢) ، ص ٦٤ — ٦٦ .

غربى العقبة ، حيث قامت بعثة أمريكية بالحفر والتنقيب فيما بين ١٩٣٨ و ١٩٤٠ . ومن المحتمل أن سليمان نفسه (حوالى ٩٧٤ — ٩٣٢) بنى المدينة والمصنع الكبير لتكرير النحاس الذى كشف فيها بعد أن أخضع داود أبوه أهل أدوم . ولكن الآيات التى أوردناها تدل فى وضوح على أن سفن سليمان كان يعمل فيها فينيقيون بعث بهم حيرام ، ملك صور ، وتتحدث الآيات اللاحقة أيضاً عن أسطول منفصل لحيرام أبحر مع أسطول حليفه . ولابد أن هذه السفن بنيت فى عصيون جابر ، والواقع أنه كشفت فى تل الخليفة مسامير كبيرة من الحديد أو النحاس الممزوج به ، وقطع من حبال غليظة ، وكتل من القار لدم السفن* ، وأخرى من الصمغ لطلائها . وكان من الممكن أن يقتطع الخشب اللازم للألواح من غابات البلوط التى كانت تشتمل عليها أدوم فى ذلك الوقت . وأوفير التى كانت تقصد إليها هذه السفن ربما كانت فى الهند ، فإن السفن كانت تقوم بهذه الرحلة مرة واحدة كل ثلاث سنين . والسلع التى كانت تجلب من أوفير ، وهى الذهب والفضة والجواهر وخشب الصندل والعاج والقرود والطواويس ، تفوح منها رائحة الهند ، سواء من الناحية اللغوية أو الناحية الاقتصادية . ويصف سفر الملوك فى الموضع نفسه** زيارة

* دمت السفينة طليتها بالقار (المخصص لابن سيده (بولاق ١٣١٩ هـ) ، جـ ١٠ ، ص ٢٥) . (المترجم)

** فى الأصحاح العاشر . (المترجم)

ملكة سبأ لسليمان ، ولكن يلاحظ أنها جاءت فى قافلة من الإبل لا فوق متن البحر . ومن الجلى أن السبئيين فى ذلك الوقت ، كأهل مكة فى أيام النبى محمد ، كانوا يستعملون الطريق البرى الممتد من اليمن إلى سوريا عبر الصحراء على طول البحر الأحمر (٨) . وقد توقفت التجارة البحرية بعض الوقت بعد انقسام ملك سليمان * . وحاول يهوشافاط ملك يهوذا (حوالى ٨٧٣ — ٨٤٩) إحياءها ، فبنى السفن من جديد لتأتى له بالذهب من أوفير ؛ ولكنها « تكسرت » فى عصيون جابر ، والظاهر

(٨) سفر الملوك الأول ٩ : ٢٦ — ٢٨ (المنقولة) وما بعدها ، الترجمة الإنجليزية المعتمدة (التى نقل عنها المؤلف) . وانظر فى عصيون جابر مقالات ن . جلوك N. Glueck فى مجلة Bulletin of the American Schools of Oriental Research الأعداد ٧١ و ٧٢ (أكتوبر وديسمبر ١٩٣٨) و ٧٦ (أكتوبر ١٩٣٩) و ٨٠ (أكتوبر ١٩٤٠) ؛ وما كتبه فى Annual Report of the Smithsonian Institution (١٩٤١)، ص ٤٥٣ — ٤٧٨ . وانظر فى أوفير ج . منتجومرى J. Montgomery : Arabia and the Bible (فيلادلفيا ، ١٩٣٤) ، ص ١٧٦ وما بعدها (المترجم : وكذلك ص ٣٨ ، هامش ٥) ؛ و ب . موريتز B. Moritz : Arabien (هانوفر ، ١٩٢٣) ، ص ٦٣ وما بعدها ؛ و ج . هورنل : Naval activity in the days of Solomon ، فى مجلة Antiquity ، المجلد ٢١ (يونيه ١٩٤٧) ، ص ٦٦ — ٧٣ . (المترجم : انظر الملحق الثانى للفصل **الأول** ، وقد أفردناه للحديث المفصل عن أوفير)

* حوالى ٩٣٥ إلى مملكة إسرائيل فى الشمال ومملكة يهوذا فى الجنوب . (المترجم)

أنها تحطمت تحت وطأة الرياح العاتية فى خليج العقبة[٩] .

(٩) سفر الملوك الثانى ٢٢ : ٤٧ — ٤٩ ، وسفر أخبار الأيام الثانى ٢٠ : ٣٥ — ٣٧ . ويدل سفر حزقيال ٢٧ : ٢٣ على أن صور كانت تتجر فى أوائل القرن السادس قبل الميلاد مع سبأ وكنّـيه Canneh وعدن ، ولكن ربما كان ذلك بالقوافل . وأنا أعدّ ماذكره هيرودوت (الكتاب الرابع ، الفصل ٤٢) من رحلة الفينيقيين حول إفريقية حوالى ٦٠٠ قبل الميلاد قصة من نسج الأساطير . فإن مثل هذه الرحلة ، التى يبلغ طولها ١٦ ألف ميل ، أطول كثيراً من أية رحلة قطعها الإنسان قبل القرن الخامس عشر الميلادى ؛ ولو كانت حدثت فعلا لما ظل القدماء على جهلهم بشكل إفريقية . وماقيل عن ظهور الشمس على الجانب الأيمن من السفينة على ساحل إفريقية الجنوبى كان من قبيل الظن اليسير على المصريين الذين كان يستقى منهم هيرودوت معلوماته ، والذين سمعوا ولابد بمكان شمس الصيف فى أعالى النيل جنوب مدار السرطان . انظر ج . ا . طومسون J. O. Thomson : A History of Ancient Geography (كمبردج ، ١٩٤٨) ، ص ٧١ — ٧٢ ، (المترجم : وكذلك ص ٢)

(ملاحظتان للمترجم :

١ — عن كنّـيه : أرجح الظن أن هذا الاسم العبرى يقابل قنأ الوارد فى النقوش العربية الجنوبية ، وكانى Cane فى المصادر اليونانية . ويقوم مكانها الآن بير على ، وهو ميناء لا أهمية له ، ومن الغريب أنه لا يضم أية خرائب ، رغم أهمية قنأ التجارية قديماً . انظر كتاب هرمان فون فيسمان Hermann von Wissmann وماريا هوفنر Maria Höfner : Beiträge zur historischen Geographie des vorislamischen Südarabien (فيسبادن ، ١٩٥٣) ، ص ٨٦ — ٩٣ . على أن شبرنجر (المرجع المذكور فى هامش ١١ ، ص ٨٣) يجعل Cane مكان بلحاف عند رأس العصيدة ، بينما يجعلها جلازر (المرجع المذكور فى هامش ١٧ ، ص ١٧٤) مكان حصن الغراب . وانظر شف ، المرجع المذكور أولا فى هامش ١٦ ، ص ١١٦ — ١١٧ .

وعلى الخليج الفارسى ، كانت مملكة « أرض البحر » Sealand القديمة تسيطر على منطقة تمتد من قرب مصب الفرات إلى دلمون ، وقد حُدّد مكانها فى الشمال الشرقى من الجزيرة العربية على نحو يكاد يكون قاطعاً . ويبدو أن هذه المملكة ، التى قامت فى الألف الأول* ،

= ٢ ـ عن الرحلة حول إفريقية : تنسب هذه الرحلة إلى عهد نيخاو Nekho (٦٠٩ — ٥٩٣) . إذ يقال إنه أراد التحقق من إمكان الدوران حول إفريقية ، فبعث بسفن له جنوبا فى البحر الأحمر ، يقودها ملاحون فينيقيون ، فعادت أخيراً إلى مصر عبر البحر المتوسط بعد رحلة استغرقت نحو ثلاث سنين . ويرى ج . هورنل فى بحثه Sea-trade in early times (مجلة Antiquity ، جـ ١٥ (١٩٤١) ، ص ٢٤٥) أنه ما كان من المستحيل على ملاحين فينيقيين مجربين أن يقوموا بهـذه الرحلة متى واتتهم الرياح وتيارات الماء ولم تخنهم قلوبهم ، وأنه مما يدل على صحة القصة أن الشمس كانت تشرق من اليمين فى النصف الثانى من الرحلة ، وإن لم يصدق هيرودوت ذلك . ولا يستبعد صحة الرواية أيضاً كارل بيترز Carl Peters فى كتابه Im Goldland des Altertums (ميونيخ ، ١٩٠٢) ، ص ٢٣٣ و ٢٩٨ ؛ و س . جزل S. Gsell (Hérodote (الجزائر ، ١٩١٥) ، الفصل السادس (ص ٢٢٥ — ٢٤٠) ؛ وشف (المرجع المذكور أولا فى هامش ١٦ ، ص ١٠١) . ويرى بنبرى (المرجع المذكور فى هامش ١٩ ، الطبعة الثانية ، جـ١ ، ص ٢٨٩ — ٢٩٨) أن الرحلة لا يمكن التدليل على عدم صحتها ، ولكن يجب اعتبارها غير محتملة إلى حد بعيد) .

* يقول داورتى (المرجع المذكور فى هامش ٧ ، ص ٢٤و٢٨و٣٩و١١١) إن أرض البحر (mât tâmtim فى النقوش الأكادية) كانت موطن دول يُعتدّ بها . ففى منتصف الألف الثالث قبل الميلاد ، فى أيام سرجون ملك أكاد ، انبعثت فى أرض البحر قوة لم يستطع جيرانها تجاهلها . وفى معظم النصف الأول من الألف =

كانت تضم كلدانيين وعربا . وفى أوائل القرن السابع فر ملك أرض البحر مع بعض أتباعه عبر الخليج الفارسى والتجأ إلى عيلام بعد ثورة فاشلة على سيده الأشورى سنخريب (٧٠٥ — ٦٨١) . وهذا يدل على حد أدنى معين من النشاط البحرى ، ولكن ما فعله سنخريب رداً على ذلك أدعى إلى الاهتمام . فقد جاء بفينيقيين إلى نينوى ليبنوا له سفناً قوية ، ثم أقام على السفن ملاحين من صور وصيدا وقبرص ، وأمر بتسييرها جنوبا فى مجارى الماء التى تشق البلاد وجرّها على الأرض فى بعض المواضع ، حتى بلغت مصب الفرات . وهناك اعتلاها المحاربون ، وأبحرت الحملة إلى مصب نهر أولاى Ulai * (قارون) ، وهو يصب الآن فى شط العرب (المترجم : إلى الجنوب من البصرة بنحو عشرين ميلا)

= الثانى قبل الميلاد ، قامت فى أرض البحر دولة تعد عادة الدولة الأولى فى أرض البحر ، وقد لعبت دوراً هاما فى جنوب غربى آسيا . وقد قضى الكاسيّون Kassites على هذه الدولة ، ولكن لم يتحقق لهم القضاء على شعب أرض البحر قضاء مبرماً . وبعد ذلك بنحو خمسمائة سنة قامت دولة ثانية فى أرض البحر لم تعمر طويلا . وبعد فترة قصيرة نسبياً ، أخذ اسم أرض البحر يتردد فى نقوش الملوك الأشوريين، وذلك من زمن شلمنصر Shalmaneser الثالث (٨٥٨ — ٨٢٤ ق . م) إلى زمن أشوربانيبال Ashurbanipal (٦٦٨ — ٦٢٩ ق . م) ، أى أكثر من قرنين خلال النصف الأول من الألف الأول قبل الميلاد . وثمة أدلة واضحة على أن نابوبولصر Nabopolassar ، مؤسس الإمبراطورية البابلية الحديثة ، كان على صلة بأرض البحر . (المترجم)

* تسميه المصادر اليونانية يولايوس Eulaeus . (المترجم)

ولـكنه كان يصب عندئذ فى الخليج الفارسى مباشرة ، وكان هذا الخليج يمتد فى ذلك الوقت شمالا وغربا أبعد مما يمتد الآن . هنالك نزل المحاربون إلى البر لملاقاة جنود أرض البحر المتجمعين على الشاطىء ، وأوقعوا بهم الهزيمة . ويقص نقش أشورى ينبض بالحياة قصة هذه الحملة ، وهى تدل إما على أن الخليج الفارسى كان ينقصه الصناع لبناء سفن صالحة حتى لمثل هذه الرحلة القصيرة ، أو على أن سنخريب توقع مقاومة بحرية فأراد أن يكون له أسطول متفوق . وربما جاء الفينيقيون أيضاً بأخشاب السفن من لبنان إلى نينوى ، فالمحتمل أن أرض الجزيرة لم تـكن تنتج سوى القليل من الخشب الصالح لبناء السفن[١٠] .

وليس ثمة أدلة يعتدُّ بها على نشاط الملاحة فى عصر الدولة البابلية الحديثة (٦٢٩ — ٥٣٩)*[١١] . ولـكن خلفاءها الفرس فتحوا

---

(١٠) انظر لوكنبل S. Luckenbill (المترجم : صحته Daniel David Luck.) : Ancient Records of Assyria and Babylonia (شيكاغو ، ١٩٢٧) ، ج ٢ ، الأقسام ٢١٨ — ٢٢١ (المترجم : صحته ٣١٨ — ٣٢١) . وانظر عن « أرض البحر » داورتى فى مواضع عدة (المترجم : الواقع أن كتاب داورتى كله عن أرض البحر) ؛ وقد يرجع الاسم إلى القرب من البحر ، أو إلى المستنقعات القريبة من الفرات ، أو إلى شكل البحر الذى تتسم به الصحراء . وانظر ولسون ، ص ٤٢ ، عن التغيرات فى الخط الساحلى ومجارى الأنهار .

* فى The Cambridge Anc. Hist. (ج ٣ ، ص ١٢٧) أن نابوبولصر ، مؤسس الدولة البابلية الحديثة ، اعتلى العرش عام ٦٢٥ . (المترجم)

(١١) احتفظ لنا يوسبيوس Eusebius (Praeparatio Evangelica) ، =

آفاقا جديدة للتطور الاقتصادى حين وحدوا غرب آسيا كله ومصر في إمبراطورية ثابتة الدعائم . وقد قدر دارا الأكبر (٥٢١ — ٤٨٥) قيمة ربط فارس بالهند ومصر بحراً إلى جانب ربطها بهما براً ، ونظم في سبيل هذا الغرض بعض الأعمال البحرية الرائعة . فبعث بأسطول في نهر السند جنوبا ، طاف حول الجزيرة العربية إلى مصر . ويسمى هيرودوت أحد قواد هذه الحملة «سكيلاكس الكرينيدى» Scylax of Caryanda * . وحفر دارا أيضاً قناة للسفن ، أو أعاد حفرها ، وهى تبدأ من الفرع البلوزى ، أحد فروع النيل قديما ، بالقرب من الزقازيق ، وتشق وادى

= الكتاب التاسع ، الفصل ٤١ ، برواية عن الأعمال العامة التى قام بها نبوخذ نصر الثانى (٦٠٥ — ٥٦٢) فى تيريدون Teredon (ولعلها إريدو Eridu [المترجم : جنوب أور] قديماً) عند مصب نهر الفرات (المترجم : انظر عن تيريدون ا . شـبرنجر A. Sprenger : Die alte Geographie Arabiens (برن ، ١٨٧٥) ، ص ١١٢ — ١١٥ ؛ وولسون : ص ٤١ ، هامش ١) ؛ ويتحدث سفر إشعيا ٤٣ : ١٣ عن سفن الكلدانيين على حسب أحد التفاسير ؛ وفى كتاب أيسخيلوس Aeschylus « الفرس » Persians ، السطر ٥٤ ، إشارة غامضة إلى سفن البابليين . وانظر ولسون ، ص ٣٢ — ٣٤ .

(المترجم : ممن فسروا إشعيا ٤٣ : ١٤ على أنها تشير إلى سفن الكلدانيين فرانتس ديلتش Franz Delitzsch (Commentar über das Buch Jesaia، الطبعة الرابعة ، ليبزج ١٨٨٩ ، ص ٤٤٥) وأوجست دلمان August Dillmann (Der Prophet Jesaia ، الطبعة الخامسة ، ليبزج ١٨٩٠ ، ص ٣٩٦) .

* تقع كريندا على ساحل كاريا Caria ، إحدى مناطق آسيا الصغرى قديماً . (المترجم)

الطميلات ثم البحيرات إلى السويس ؛ ثم أنفذ أسطولا من النيل سار فى هذه القناة فالبحر الأحمر قاصداً إلى فارس . وربما سلكت هذا الطريق أيضاً سفن قادمة من البحر المتوسط ، فى خلال ثورة مصر من ٤٦٠ إلى ٤٥٤ صعد أسطول أثينا فى النيل حتى منف[١٢] .

هذه هى الحقائق الأساسية التى نعرفها عن المياه العربية قبل فتوحات اليونان . وإذا استعرضنا هذه الحقائق فقد نلاحظ تفوق الفينيقيين فى بحار الشرق . ولعلهم حين حولوا نشاطهم من البحر المتوسط إلى هذه الأرجاء لم يجدوا صعوبة بالغة فى تعلم لهجات أبناء عمومتهم الساميين فى بلاد العرب وفهم عقليتهم وعاداتهم . ولم نسمع شيئاً عن الملاحين العرب فى الشرق القديم . ولكن يصح أن نفترض ،

---

(١٢) انظر عن سكيلاكس تاريخ هيرودوت ، الكتاب الرابع ، الفصل ٤٤ ؛ و ا . هرتسفلد E. Herzfeld : Zoroaster and his World (برنستون ، ١٩٤٧) ، جـ ٢ ، ص ٦٥٢ — ٦٦٩ . ويورد بوزنر نقش القناة فى كتابه La première domination perse en Égypte (القاهرة ، ١٩٣٦) ، ص ٤٨ــ٨٧ . وانظر أيضاً ثوكيديديس Thucydides : Peloponnesian War ، الكتاب الثانى ، الفصلان ١٠٤ و ١٠٩ . ويتضمن نقش دارا إشارة إلى قناة سابقة لا بد أنها قناة نيخاو (فى أواخر القرن السابع) ، وقد ذكرها هيرودوت (الكتاب الثانى ، الفصل ١٥٨ ، والكتاب الرابع ، الفصل ٤٢) وغيره من الكتاب اليونانيين . وقد حملت السفن الهندية طاووسا إلى بابل فى نحو عام ٤٠٠ : انظر The Jâtaka ، الترجمة الإنجليزية ، وهى بقلم ا . ب . كاول E. B. Cowell وآخرين (كمبردج ، ١٨٩٧ وما بعدها) ، جـ ٣ ، ص ٨٣ — ٨٤ .

استناداً إلى ازدهار حال المعينين والسبئيين فى الألف الأول وما يمكن معرفته عن نشاط العرب البحرى فى العصور الهلينستية ، أن العرب كانوا يقومون بدور ما فى الحياة البحرية على أيامهم قرونا عدة قبل الإسكندر .

الخليج الفارسى فى العصرين الهلينستى والرومانى

إن حياة الإسكندر الأكبر (توفى عام ٣٢٣ ق . م) عهد فاصل فى تاريخ الشرق الأدنى ، ولو امتد به العمر لكانت له آثار أجل وأخطر . فلربما أنشأ إمبراطورية أخرى متحدة على أسس ثابتة فى البلاد التى قامت فيها الإمبراطورية الفارسية . ولا ريب فى أنه كان سيحقق ما رمى إليه من كشف سواحل الجزيرة العربية ، فيلقى من الضوء على تلك السواحل ما ألقته حملة نيارخوس Nearchus على شواطىء إيران . ولربما جاء بعدئذ الفتح ؛ وبدأت تجارة اليونان مع الهند قبل أن تبدأ فعلا بقرنين من الزمان . على أن آثار الفتوحات المقدونية كانت عظيمة إلى حد بعيد . فقد وحد الفرس بين شواطىء الجانب الشرقى من البحر المتوسط وسواحل خليجى المحيط الهندى* ؛ ولكن زاد اليونان من استغلال منافع هذه الوحدة فى الميدان الاقتصادى ، وبدوا بجبهم للاستطلاع

* أى الخليج الفارسى والبحر الأحمر . (المترجم)

الظلام الذى اكتنف الجزيرة العربية زمناً طويلا .

وكان الإسكندر فى السنة الأخيرة من حياته فى شغل باستئجار الفينيقيين للملاحة فى الخليج الفارسى واستيطان شواطئه ؛ كما كان فى شغل بنقل سفن كثيرة قطعة قطعة من فينيقيا إلى أرض الجزيرة ، وبناء قليل من السفن مستعيناً بأشجار السرو القريبة من مدينة بابل ، وتحسين الملاحة فى الفرات ، والنهوض بميناء بابل ، وإرسال سفن ثلاث جنوباً فى الخليج للاستكشاف على نحو تمهيدى . وقد جاءت إحدى هذه السفن إلى البحرين ، حيث شاهد رجالها مصايد اللؤلؤ . ولكن لم تمض أى منها إلى ما وراء رأس مُصَنْدَم ، ولم تعقب هذه الرحلات ثمرة[١٣] . ولم يواصل خلفاء الإسكندر استعداداته ، ولم يبد اليونانيون فى الإمبراطورية السلوقية Seleucid نشاطاً بالغاً فى الخليج الفارسى . وفى القرن الثالث كان أنشط التجار فى هذه المنطقة كلها هم أهل جرّها Gerrha ، وهى مدينة كلدانية على ساحل الأحساء ربما كانت تضم كثيراً من العرب فى ذلك الوقت* . وكان أهل جرها يتجرون عن طريق

---

(١٣) أريان Arrian : Anabasis ، الكتاب السابع ، الفصلان ١٩ و ٢٠ ، نقلا عن أرستوبولوس Aristobulus ، وكان معاصراً للإسكندر .

* يقول شبرنجر (المرجع المذكور فى هامش ١١ ، ص ١٣٥) إن Gerrha هى الجرعا ، وكانت قائمة بالقرب من ميناء العقير الحالى . وقد ذكرها الهمدانى فى صفة جزيرة العرب . ويوافقه جلازر (المرجع المذكور فى هامش ١٧ ، ص ٧٥) . =

القوافل مع جنوب الجزيرة العربية ، أرض البخور . وربما كانوا يتجرون أيضاً بحراً وبراً مع مدينة سلوقية Seleucia على نهر دجلة ، التى خلفت بابل مركزاً تجارياً لأرض الجزيرة . وكانت السفن البحرية تستطيع التصعيد حتى سلوقية ، فأصبحت نهاية خط الملاحة فى الخليج(١٤) . وكانت ثمة أيضاً أسواق فى تيريدون عند مصب الفرات وخاراكس Charax* عند ملتقى دجلة بنهر يولايوس Eulaeus (قارون) . وقد شن أنتيوخوس Antiochus الثالث حملة على جرها حوالى ٢٠٥ ، ولكن استرضاه أهلها بمقادير وفيرة من الفضة واللبان والمر .

= غير أن دائرة المعارف البريطانية توافق فلبى Philby على أن جرها هى العقير ، وأن الاسم الجديد « العقير » (وينطق Ojer, Ujair) احتفظ فى بنيته بالاسم القديم « جرها » . ويرى سليمان حزين (Arabia and the Far East (القاهرة ، ١٩٤٢) ، ص ١٤٢) أنها القطيف . (المترجم)

(١٤) أجاثارخيديس Agatharchides : On the Erythraean Sea ، الفصل ١٠٢ ، فى كتاب ك . ملر K. Müller : Geographi Graeci Minores (باريس ، ١٨٨٢) (المترجم : الصواب ١٨٥٥) ، الجزء الأول (انظر تعليقات على هذا الكلام فى ص ٥٩ فيما بعد) ؛ واسطرابون Strabo : Geography ، الكتاب ١٦ ، الفصل الأول ، القسم التاسع ، والفصل الثالث ، القسم الثانى ، نقلا عن أرستوبولوس وإراتوسثينيس Eratosthenes الجغرافى السكندرى (٢٧٦ — ١٩٦) .

* هى مدينة المحمرة فى إيران . انظر شف (المرجع المذكور أولا فى هامش ١٦ ، ص ١٤٩ — ١٥٠) وحزين (ص ١٠٠) . (المترجم)

« إن أهل جرّها سألوا الملك ألاّ يقضى على ما أعطتهم الآلهة من سلام وحرية خالدين[١٥] » . وفيما عدا هذه الخطوة التى كان ينقصها التصميم ، لا نجد شيئاً كثيراً فى هذا الصدد . وهو أمر يدعو إلى الدهشة ؛ فقد كنا نتوقع أن ينشىء ملوك السلوقيين تجارة رابحة بين الهند والبحر المتوسط ، تسلك الطريق البحرى الذى وضع نيارخوس معالمه ، ثم تعبر إمبراطوريتهم فى أرض الجزيرة وشمال سوريا . ولكن يبدو أن تجارتهم مع الهند كانت تمر فى الغالب عبر إيران ؛ فالفيلة على الأقل كان يؤتى بها من هذا الطريق . على أنه لا يستبعد قيام تجارة بحرية لم تسجلها مصادرنا الناقصة المتعلقة بتاريخ السلوقيين .

ولكن ضاعت الفرصة حين استولى البرت **Parthians** على بابل وسلوقية فيما بين ١٤٠ و ١٣٠ . فقد استطاع ملوكهم الظفر بدخل طيب من الطرق البرية التى كانت تمتد عبر ملكهم إلى الهند والصين ، فلم يساعدوا تجار الغرب ، من يونان أو رومان ، على إقامة طريق بحرى ينافس طريقهم . وقد ظلت تجارة الخليج الفارسى ، طوال عهد الإمبراطوية الرومانية ، فى أيدى مدن صغيرة تقوم بدور الوسطاء ويشغل العرب فيها مركزاً مرموقاً ، وهى خاراكس وجارتها أبولوجوس

(١٥) بوليبيوس Polybius : Histories ، الكتاب ١٣ ، الفصل التاسع (وهو الذى نقلنا عنه) .

Apologus* ثم مدينة تدمر فى الصحراء السورية ، وكان لها معهما اتصال وثيق . ولم يحاول الرومان القضاء على هذا النظام إلا مرة واحدة ، وذلك حين فتح تراجان Trajan أرض الجزيرة وأخضع خاراكس (١١٦م) ؛ ولكن سرعان ما استعاد البرت الأرض المفقودة . وقد بلغت تدمر بعد ذلك غاية ازدهارها ، إذ يبدو أن روما وافقت على تركها شبه مستقلة حتى يستطيع تجارها مزاولة تجارتهم فى كلتا الإمبراطوريتين العظيمتين .

وكانت خاراكس مدينة يونانية فى الأصل ، أنشأها الإسكندر ، ثم أعاد بناءها أحد الملوك السلوقيين ؛ وفى فترة متأخرة أسسها من جديد ملك يدعى سباسينوس Spasinus ، هو ملك العرب المجاورين ، وسماها باسمه « Charax Spasinou » . ويقول بلينى Pliny إن خاراكس كانت فى عصره (قبل ٧٧ م) مدينة فى بلاد العرب على حدود پارثيا (فارطيا) أو بلاد البرت Parthia** . وكانت ، عند ما حمل عليها تراجان، فى نطاق إمارة صغيرة يقوم عليها أثامبيلوس Athambelus ، ومن الجلى

* يقول جلازر (المرجع المذكور فى هامش ١٧ ، ص ٣٢١) إن أبولوجوس هى الأبلة عند العرب و Ubulum فى النقوش الأكادية ، ولم تكن بعيدة عن مدينة المحمرة ، وهذه تبعد نحو ٧٥ كيلو متراً عن شاطىء الخليج الفارسى . وانظر أيضاً جلازر ، ص ١٨٨ — ١٨٩ ؛ وشف ، المرجع المذكور أولا فى هامش ١٦ ، ص ١٤٩ . (المترجم)

** التى سميت خراسان فيما بعد . (المترجم)

أنه أمير سامى . ولا تذكر أبو لوجوس إلاف كتاب Periplus of the Erythraean Sea ، وهو يرجع إلى حوالى ٥٠ — ٦٠ م ،* وسنصفه بعد قليل . ويقول عنها مؤلفه إنها مدينة من الأسواق « فى پارثيا » ، أى إقليم فارس ، تصدّر إلى اليمن الكثير من اللؤلؤ والأرجوان والتمر والبلح والذهب والعبيد . وربما كان سكان هذين الميناءين التوأمين مزيجا من العرب والكلدانيين والفرس . وكان أحدها أو كلاهما نقطة بداية لرحلات حول الجزيرة العربية . تشهد بهذا التقارير المتزنة التى خلفها الرحالة الصينيون الذين زاروا پارثيا . فأخبار عصر هان Han الأول (٢٠٦ ق . م — ٢٥ م) تقول إن المرء يستطيع أن يركب البحر فى تياو — تشى T'iao-Chih (أى بلاد الكلدانيين) ** ، ويسير غربا أكثر من مائة يوم حتى يصل إلى أرض الشمس الغاربة . ولما كانت

---

* يقول أتو وينجتسون (المرجع المذكور فى هامش ٢٤ ، ص ١٩٧ ، هامش ٣) إن زمن تأليف بريپلوس موضع جدل شديد . فبينما ينسبه ا. كورنمان E. Kornemann إلى السنين الأخيرة من حكم الإمبراطور الرومانى دوميتيان Domitian (٨١ — ٩٦م) ، نرى م . ب . تشارلزورث M. P. Charlesworth ينسبه إلى الفترة الممتدة من ٤٠ إلى ٧٠ م ، ويوافقه فى ذلك ج . ج . أندرسون J. G. C. Anderson ، كذلك يؤرخ و . و . تارن W. W. Tarn الكتاب بحوالى منتصف القرن الأول الميلادى . وانظر أيضاً هامش ١٩ . (المترجم)

** انظر حزين : Arabia and the Far East ، ص ٩٩ — ١٠٠ . (المترجم)

الفقرة نفسها تقول إن تياو — تشي ولاية تابعة لبارثيا ، فلا بد أنها تشير إلى زمن ما بعد ١٤٠ ق . م . وثمة فقرة أخرى من أخبارهان المتأخرة ، هي أدعى إلى الاهتمام ، وتشير إلى ٩٧ م . ففي هذه السنة « ... أرسل الجنرال پان — تشاو Pan-Ch'ao ، كان — ينج Kan-ying [من آسيا الوسطى] سفيراً له في تا — تسن Ta-ts'in (سوريا) * ، فوصل إلى تياو — تشي ، على ساحل البحر الكبير . ولما كاد كان — ينج يبدأ رحلته عبر البحر ، قال له ملاحو الحدود الغربية لبارثيا (المترجم : في الأصل أن ـ هسي An-hsi) « إن البحر شاسع عظيم ؛ يمكن إذا واتتك الرياح أن تعبره في غضون ثلاثة شهور ؛ ولكن إذا لم تجد إلا رياحاً ضعيفة ، فقد تستغرق الرحلة عامين . ولهذا كان الذاهبون إلى البحر يأخذون معهم في سفنهم من الطعام والشراب ما يكفيهم ثلاث سنين . وفي البحر شيء ما يجعل المرء في شوق إلى وطنه ، ولهذا السبب [هكذا] مات كثيرون » . فنكص كان — ينج عند سماعه هذا القول . » وإذا قارنا هذا بما يقوله بليني ، بدا من

* يرى هِرْت (المرجع المذكور في هامش ١٦ ص VI) أن تا ـ تسن في العصور القديمة ، وهي فو ـ لن Fu-Lin في القرون الوسطى ، كان يراد بها الجانب الشرقي من الإمبراطورية الرومانية ، أي سوريا ومصر وآسيا الصغرى ، ولا سيما سوريا . وانظر حزين ، المرجع المذكور ، ص ٩٨ والهامش الأول فيها .
(المترجم)

المحتمل أن خاراكس هى ميناء الرحيل المشار إليه هنا . وتقول الفقرة نفسها إن تا ـ تسن تسمى أيضاً لى ـ تشن Li-chien * ؛ ولما كانت هذه هى البتراء ، مدينة العرب النبطيين وموطنهم ، جاز لنا أن نفترض أن نقطة النهاية فى الرحلة البحرية كانت ليوكى كومى Leuce Come ** أو أيلة Aela فى الشمال الغربى من الجزيرة العربية . ولا ريب فى غلو من قال إن الرحلة قد تستغرق عامين .

وكانت كل من خاراكس وأبولوجوس تتجر أيضاً مع الهند . فكانت السلع التى تصدرها أبولوجوس إلى اليمن تصدر أيضاً إلى بريجازا Barygaza *** فى خليج كمباى Cambay ، وكانت « السفن الكبيرة » تعود من هناك محمّلة بالنحاس والأبنوس ومختلف أنواع الخشب . وعندما وقف تراجان على الشاطىء فى خاراكس غابطاً الإسكندر ، رأى سفينة قاصدة إلى الهند ، فأسف على أنه بلغ من الكبر مبلغاً أصبح معه عاجزا عن العبور[١٦] .

---

* أو لى ـ كِنْ Li-kin أو لى ـ كَنْ Li-kan . (المترجم)

** أى القرية البيضاء ، ويقول شبرنجر (المرجع المذكور فى هامش ١١ ، ص ٢٨) إنها الحوراء . وانظر شف ، المرجع المذكور أولا فى هامش ١٦ ، ص ١٠١ . (المترجم)

*** هى بروتش Broach الآن . انظر شف ، ص ١٨٠ . وهى بَرُوْص عند العرب ، وسيأتى ذكرها فيما بعد . (المترجم)

(١٦) بلينى : Natural History ، الكتاب السادس ، الفصلان ٣١ و ٣٢ ؛

ويتحدث مؤلف بريبلوس Periplus أيضاً عن ميناء بعيد يسمى عمانة * Omana ، يجعله على ساحل فارس فى ولاية كرمان Carmania ، على مسيرة ستة أيام فى البحر شرق مضيق هرمز . وينفى بلينى الأكبر Pliny the Elder نفياً صريحاً أن الميناء فى كرمان ، ويجعله على الساحل العربى غرب مضيق هرمز . ولكن لم يكن هذا المؤلف أو ذاك على علم وثيق بهذه المناطق ، ويبدو لى أن عمانة كانت

= وديو كاسيوس Dio Cassius : Roman History ، الكتاب ٦٨ ، الفصلان ٢٨ و ٢٩ . و The Periplus of the Erythraean Sea ، الفصلان ٣٥ و ٣٦ ، فى Geog. Gr. Min. ، الجزء الأول ، نشره هـ. فرسك H. Frisk (جوتبرج Goteborg ، ١٩٢٧) ؛ وترجمه إلى الإنجليزية وعلق عليه و . هـ. شف W. H. Schoff (نيويورك ، ١٩١٢) . وتشان ــ هان ــ سو Ch'ien-han-shu ، الفصل ٩٦ أ ؛ وهو ــ هان ــ سو Hou-han-shu ، الفصل ٨٨ ؛ الترجمة الإنجليزية فى كتاب ف. هرث F. Hirth : China and the Roman Orient (ليبزج ، ١٨٨٥) ، ص ١٤٩ و ٣٩ . وإيزيدور الخاراكسى Isidore of Charax : Parthian Stations ، ترجمه إلى الإنجليزية و . هـ . شف (فيلادلفيا ، ١٩١٤) . و The Cambridge Ancient History ، ج ١١ (كمبردج ، ١٩٣٦) ، ص ١٢٠ — ١٢٤ ، بقلم م. رستوفتسف M. Rostovtzeff . وهو يرى أن البرت بالغوا عمداً فى تصوير صعاب الرحلة حول بلاد العرب ، لأنه كان يهمهم الاستمرار فى استعمال الطريق البرى . ولكن يحتمل جداً أن الملاحين الذين تحدثوا إلى كان ــ ينج لم يكونوا من البرت .

* هذه كتابة ظنية منا . وهى فى بريبلوس Ommana (عيمين) .
(المترجم)

على الأرجح ميناء فى عمان ، هو صُحار أو مسقط أو غيرها ؛ وربما كانت تحت سيطرة البرت كما يبدو من قول بريبلوس* . ولا ريب فى أن الاسم يشير إلى عمان . هذا إلى أن السلع التى يذكرها الكتاب تشير إلى بلاد العرب أكثر مما تشير إلى إيران : فهى نفس سلع أبولوجوس فضلا عن القوارب المسماة madarata ** ، وهى مشدودة الألواح بالليف ؛ وهذا الاسم عربى الصيغة ، كما أن هذه الطريقة فى بناء القوارب تختص بجزيرة العرب . وكانت هذه القوارب تبنى لتصدر إلى بلاد العرب الجنوبية ؛ وكانت الصادرات الأخرى ترسل إليها وإلى بريجازا أيضاً ، كما كانت الحال مع صادرات أبولوجوس . وكانت الواردات كواردات أبولوجوس ، إلا أن كانى (وهى التى يسميها سفر حزقيال كنّيه) كانت ترسل اللبان إلى عمانة . ويذكر بلينى أيضاً جرّها على أنها مدينة

---

* أى من قوله إنها على ساحل فارس . فنسبتها جغرافياً إلى فارس قد يكون وهماً ناشئاً عن خضوعها سياسياً للفرس . (المترجم)

** يرى جلازر (المرجع المذكور فى هامش ١٧ ، ص ١٩٠) أن madarata قد تكون مدرّعات أو مَدْرعات ، من درّعه ألبسه الدرع ، ودُرَع النخل وهو ما اكتسى الليف من الجمار ، الواحد دُرعة ، ويستعمله العرب كثيراً فى بناء السفن ، فالـ madarata إذن سفن مشدودة بدُرَع النخل ، أى قوية كأنها مكسوة بالدروع . على أن فرنكل (المرجع المذكور فى هامش ٤٤ ، ص ٢١٣) يرى أن madarata محرفة من mabarata ، جمع مِعْبَر ، من أسماء السفن ؛ ولكن لا حاجة إلى افتراض الخطأ إذا كانت الصيغة الواردة لا تمتنع على التفسير . (المترجم)

كبيرة ، كما يشير إلى مدينة تسمى أكيلا **Acila** بالقرب من رأس مصندم* على أنها ميناء كانت السفن تبحر منها إلى الهند[١٧] .

وهكذا قامت فى تلك الفترة تجارة بحرية منتظمة من الخليج الفارسى إلى مصب نهر نربدا **Nerbudda** فى ناحية ، وإلى الجنوب الغربى من الجزيرة العربية فى ناحية أخرى ؛ وربما لعب عرب الخليج دوراً أساسياً

---

* يرى شف (المرجع المذكور أولا فى هامش ١٦ ، ص ١٤٧) أنها ميناء كلهت Kalhat الآن بالقرب من رأس الحد . (المترجم)

(١٧) بريبلوس ، الفصل ٣٦ ؛ وبلينى : Natural History ، الكتاب السادس ، الفصل ٣٢ . ولا يذكر بلينى سوى عدد من المدن على الساحل ، وهو يسجل معركة بحرية على مقربة من رأس مصندم بين حاكم سلوقى وبعض الفرس .

وانظر عن مكان عمانة شف (المترجم : ص ١٥٠ — ١٥١) ؛ و ا . جلازر E. Glaser : Skizze der Geschichte und Geographie Arabiens ، (المترجم : ج ٢) (برلين ، ١٨٩٠) ، ص ١٨٦ وما بعدها (المترجم : وكذلك ص ٧٦ — ٨٠ حيث يعترض على رأى شبرنجر أنها صحار ، ويرى أنها كانت فى مكان ما على ساحل القراصنة الممتد شمالا بشرق نحو رأس الخيمة أو بين ذلك الساحل وشبه جزيرة قطر) . ومن المؤكد أن مؤلف بريبلوس يعد عمانة فى كرمان . فهو يصف ساحل بلاد العرب الجنوبية من الغرب إلى الشرق ، ويتابعه حتى مدخل الخليج الفارسى ؛ وبعد إشارة قصيرة إلى أبولوجوس داخل الخليج يقول : « إذا أبحرت إلى ما وراء مدخل الخليج هذا ، وجدت بعد مسيرة ستة أيام مدينة أخرى من مدن الأسواق فى فارس ، تدعى عمانة » . فهو إذن يواصل الرحلة الساحلية حول خليج عمان ، معتبراً جملته عن أبولوجوس شروداً عن الموضوع . وبعد عمانة ينتقل إلى ساحل شرق إيران وغرب الهند (الفصلان ٣٧ و ٣٨) .

فى هذه التجارة . ولـكن العصر الذهبى للخليج الفارسى لم يكن قد حان بعد . فقد كانت الصدارة فى تلك الأيام للبحر الأحمر .

البحر الأحمر فى العصرين الهلينستى والرومانى

وأخيرا تبدأ هنا المصادر تقل شحا وإن ظلت بعيدة عن الـكرم . فثمة رسالة صغيرة نفيسة عن البحر الأحمر كتبها أجاثارخيديس ، العالم السكندرى ، حوالى ١١٠ ق . م ، وصل إلينا فحواها فى روايتين تضمنتهما كتابات ديودور الصقلى **Diodorus Siculus** وفوتيوس **Photius** ، وهى كتابات شبيهة بالموسوعات . ويقول أجاثارخيديس إنه اعتمد فى كلامه عن البحر الأحمر على تقارير شفهية من شهود عيان وأخرى مكتوبة اشتملت عليها الوثائق الملـكية فى الإسكندرية ، وكان يسمح له بالاطلاع عليها . وقد اعتمد من بين هذه التقارير المـكتوبة على تقرير لرجل يدعى أَرِسْتُون **Ariston** ، استكشف الساحل الغربى من الجزيرة العربية استجابة لأمر أحد البطالمة ، ولعله بطليموس الثـانى فيلادلفوس **Ptolemy II Philadelphus** (٢٨٥ — ٢٤٦) . ولهذا لا نستطيع دائما أن نعرف على وجه اليقين هل هذه الفقرة أو تلك من تقريره تشير إلى القرن الثالث أو الثانى ؛ ولـكنه على الأقل يشير فى وضوح كاف إلى أنه يصف فترة من الزمن سبقت التطورات الجديدة التى

شهدتها التجارة البحرية مع الهند بعد ١٢٠ ق . م .[١٨] وما نعرفه عن القرن الأول قليل أيضاً . وفى عهد أوغسطس Augustus ، وهو أكثر استقراراً ، بدأ اسطرابون كتابه الجغرافى الضخم Geography ، الذى أتمه إبان عهد طيبريوس Tiberius فى تاريخ لا يمكن أن يكون متقدما على ٢٣ م . وانحدر إلينا الكتاب القيم Periplus of the Erythraean Sea من عهد كلاوديوس Claudius أو نيرون Nero ، ولعل ذلك كان حوالى ٥٠ — ٦٠ م . وكان مؤلفه تاجرا يونانيا فى مصر ، لا نعرف اسمه ؛ وقد أعد هذا الكتاب عن الشواطىء الغربية للمحيط الهندى ليكون عونا للتجار وملاحى السفن . وتدلنا التفصيلات التى يوردها الكاتب عن أحوال الملاحة ، والموانىء ، والسلع فى سواحل البحر الأحمر وفى الصومال وغرب الهند على أنه خبر بنفسه تلك الأرجاء . ولكن يظهر أنه اعتمد فيما يتعلق بشرق إفريقية فيما وراء رأس جواردافوى ، وبلاد العرب إلى الشرق من كانى ، وبالهند جنوب منطقة بومباى على أقوال تجار آخرين كانت له صلة بهم ؛ ولكن أقواله هنا أيضاً أنفع لنا من الأساطير أو الحقائق البالية التى كثيراً ما يوردها

(١٨) أجاثارخيديس ، الفصول ٧٩ و ٨٥ و ١١٠ ؛ ومقدمة ملر لكتابه Geog. Gr. Min. ، الجزء الأول ، ص liv (٥٤) وما بعدها . وانظر و.و. تارن فى بحثه Ptolemy II and Arabia ، ص ١٣ — ١٤ ، بمجلة Journal of Egyptian Archaeology ، المجلد ١٥ (١٩٢٩) .

المؤرخون القدامى على سعة علمهم عندما يتحدثون عن البلاد النائية . فبريبلوس أهم وثيقة قديمة عن موضوعنا[١٩] . وأخيراً نجد فى كتاب بلينى الأكبر Natural History ، وقد نشر عام ٧٧ م ، بعض المعلومات النافعة عن التجارة البحرية بين الإمبراطورية الرومانية والهند . فمن أجاثارخيديس واسطرابون وبريبلوس وبلينى ، عدا معلومات عابرة فى كتابات أخرى وقليل من النقوش ، نستطيع تكوين فكرة واضحة وضوحا كافياً عن البحر الأحمر والبحر العربى فى العصر الهلينستى وأوائل العصر الرومانى .

وكان الإسكندر قد أرسل من مصر حملة للطواف حول الجزيرة العربية كالحملة التى بعث بها من أرض الجزيرة ، وقد عادت بعثة مصر أدراجها أيضا بعد أن بلغت مضيق باب المندب . ولكن الفشل فى إتمام هذه المحاولة لم تكن له أهمية بالقياس إلى العمل الإنشائى العظيم الذى قام به الإسكندر فى مصر ، وهو تأسيس الإسكندرية . وقد ازدهر الوضع

---

(١٩) ا. هـ. بنبرى E. H. Bunbury : A History of Ancient Geography (لندن ، ١٨٧٩) ، الجزء الثانى ، ص ٤٤٣ وما بعدها . وانظر عن تاريخ بريبلوس م. ب. تشارلزورث فى مجلة Classical Quarterly ، المجلد ٢٢ (١٩٢٨) ، ص ٩٢ ؛ و Camb. Anc. Hist. ، جـ ١٠ (كمبردج ، ١٩٣٤) ، ص ٨٨٢ (المترجم : ص ٨٨١ — ٨٨٢) ، بقلم ج. ج. أندرسون ؛ و ج. ا. ب. بالمر J. A. B. Palmer فى مجلة Class. Quart. ، المجلد ٤١ (١٩٤٧) ، ص ١٣٦ — ١٤١ .

الاقتصادى لهذه المدينة اليونانية القوية القريبة من مفرق الطرق بين آسيا وإفريقية وبين البحر المتوسط والمحيط الهندى . وأصبحت بفضل البراعة السياسية التى كان يتحلى بها أوائل ملوك البطالمة ، والنشاط الذى كان يبذله التجار اليونان ، مركزا للتجارة الوافدة من تلك الأنحاء كلها ، وبلغت بهذه التجارة حدا لم يعهد من قبل[٢٠] .

وكان مقدراً للإسكندرية عاجلا أو آجلا أن تؤثر فى اقتصاد بلاد

(٢٠) أريان : Indica ، الفصل ٤٣ ، القسم السابع ؛ وإراتوستينيس Eratosthenes فى اسطرابون ، الكتاب ١٦ ، الفصل الرابع ، القسم الرابع ؛ وثيوفراستوس History of Plants : Theophrastus ، الكتاب التاسع ، الفصل الرابع . وانظر عن الإسكندرية ا. كامرر

La mer Rouge, l'Abyssinie et l'Arabie : A. Kammerer ، القسم الأول ، tome الجزء الأول (القاهرة ، ١٩٢٩) ، ص ٥ وما بعدها .

وانظر نقش أدولس البطلمى ، الذى سجله كوزماس إنديكوبليوستيس Cosmas Indicopleustes (المترجم : أى كوزماس « ملاح المحيط الهندى ») فى كتابه Christian Topography ، الكتاب الثانى ، الفصلان ١٤١و١٤٢ .

(المترجم : كوزماس تاجر ملاح من الإسكندرية ، ترهّب فيما بعد فى دير بسيناء . وقد نسخ فى أدولس فى القرن السادس الميلادى عن عرش رخامى ونصب ، ليس لهما أثر اليوم ، نقشين طويلين امتزج فيهما فى صورة موثقة مجدا أحد البطالمة وأحد ملوك الحبشة وهما يشيدان بانتصاراتهما ، رغم أنه كانت تفصل بينهما خمسمائة سنة . انظر كامرر : Essai sur l'histoire antique d'Abyssinie (باريس ، ١٩٢٦) ، ص ٣١ . وانظر وصف بيورى (المرجع المذكور فى هامش ٤٢ ، الجزء الثانى ، ص ٣١٩ — ٣٢٠ لكتاب كوزماس .)

العرب الجنوبية والهند تأثيرا قويا . ولـكن لم يحدث هذا فى أول الأمر . فعندما خلص العالم الهلينستى من فوضاه الأولى ، اهتم بطليموس الثانى بالشاطىء الإفريقى من البحر الأحمر ، ولـكن كان همه الأول الحصول على الفيلة ، وكانت تقوم فى العالم القديم مقام الدبابات الآن ، وذلك لمجابهة الفيلة الهندية التى كانت لدى السلوقيين . وفى سبيل هذا الغرض أقام مستعمرات على ساحل إثيوبيا كانت تنقل منها الفيلة إلى مراكب قوية تمخر بها البحر إلى بيرينيكى Berenice *، وهى مرسى مكشوف إلى الشرق من أسوان ؛ ثم تساق منها عبر الصحراء إلى قفط على طول طريق زوده بالحاميات ومؤن الطعام والماء . وقد استعمل هذا الطريق اجتنابا للرياح المناوئة والقراصنة فى الجزء الأعلى من البحر الأحمر . ولـكن لم يُهمَل خليج السويس تمام الإهمال ، فإن بطليموس الثانى أعاد ثانية فتح القناة القديمة الممتدة إلى النيل (حوالى ٢٧٥) . هذا إلى أن ثمة أسبابا تدعو إلى الاعتقاد أنه أبدى بعض الاهتمام بالساحل الغربى للجزيرة العربية كله . ومن المحتمل أنه الملك الذى ائتمر أرستون Ariston بأمره حين أبحر من خليج السويس إلى باب المندب مستكشفا الساحل العربى

---

* هى الآن مدينة الهرّاس (ج . بول J. Ball : Egypt in the Classical Geographers (القاهرة ، ١٩٤٢ ، فى عدة مواضع) . ولـكن انظر شف ، المرجع المذكور أولا فى هامش ١٦ ، ص ٥٥ . (المترجم)

فى طريقه ؛ وربما كان هو الذى شمل برعايته أهل ميليتوس* الذين أسسوا مستعمرة أمبيلونى Ampelone الصغيرة فى الجزء الشمالى من ذلك الساحل**.
وإذا كان هذان العملان قد تما فى عهده ، كان من المحتمل أنه أحد أولئك « الملوك السكندريين » الذين يقول عنهم أجاثارخيديس إنهم جعلوا خليج العقبة صالحا للملاحة أمام التجار . وربما كان الغرض من هذا ومن حملة الاستكشاف التى قام بها أرستون إعادة فتح الطريق الذى كان يسلكه سليمان وحيرام ، فإن فلسطين وفينيقيا كانتا حينئذ خاضعتين لحكم البطالمة . وقد أثارت هذه المحاولة رداً عنيفا من النبطيين ، الذين كانوا يسيطرون على الطرف الشمالى من طريق القوافل الممتد من بلاد العرب الجنوبية ويعولون عليه فى معاشهم .

ويقول عنهم أجاثارخيديس : « كانوا منذ القدم يعيشون عيشة راضية ، قانعين بما تمدهم به قطعانهم من غذاء ؛ ولكنهم فيما بعد عند ما جعل ملوك الإسكندرية الخليج صالحاً للملاحة أمام التجار ، أخذوا يهاجمون الناجين من السفن المحطمة ، ويبنون سفن القرصنة لسلب

* Miletus ، من مدن آسيا الصغرى قديماً . وكان سكانها ملاحين نشطين . (المترجم)

** يقول شبرنجر (المرجع المذكور فى هامش ١١ ، ص ١٧٨) إن وادى العمود هو أقرب أماكن تلك المنطقة إلى أمبيلونى (أو أميكلومي Amyclomei) من الناحية الصوتية ، وإن كان الاسمان مع ذلك جد مختلفين . (المترجم)

الملاحين ، بالغين فى ذلك ما بلغه الـ « تاورى » على البحـر الأسود Pontic Tauri * من قسوة وخروج على القانون . ولـكن دهمتهم فى عرض البحر السفن التى تضم صفوفا أربعة من المجاديف quadriremes ، وأنزلت بهم ما يستحقونه من عقاب »[٢١].

ولـكن على الرغم من نشاط بطليموس ، ومن أن بعض السفن التجارية اليونانية ربما بلغت بلاد العرب الجنوبية ، نرى من المحتمل أن كلتا التجارتين البرية والبحرية بين هـذه البلاد ومصر كانت غالباً فى أيدى العرب خلال القرن الثالث قبل الميلاد . ونستدل على هذا بدليلين إيجابيين . أولهما عبارة عامة لأجاثارخيديس يقول فيها : « فإنه لا يبدو أن ثمة شعباً أغنى من السبئيين وأهل جرها . وكانوا وكلاء

* الـ « تاورى » هم أقدم سكان الساحل الجنوبى الجبلى من شبه جزيرة القرم Crimea المطلة على البحر الأسود Pontus . ويقول عنهم هيرودوت (الـكتاب الرابع ، القسم ١٠٣) إنهم كانوا يقدمون ركاب السفن الغارقة وكل من يأسرونهم فى البحر من اليونانيين قرابين لإلـهتهم العذراء . (المترجم)

(٢١) أجاثارخيديس ، الفصول ١ و ٨٣ و ٨٥ و ٨٨ (المنقول عنه) ؛ واسطرابون ، الـكتاب ١٧ ، الفصل الأول ، القسمان ٤٤ و ٤٥ . كذلك و. و. تارن ، البحث المذكور (المترجم : فى هامش ١٨) ، مجلة J. Eg. Arch. ، المجـلد ١٥ (١٩٢٩) . و م. رستوفتسف :

The Social and Economic History of the Hellenistic World

(أكسفورد ، ١٩٤١) ، الجزء الأول ، ص ٣٨٣ وما بعدها .

عن كل شيء يقع تحت اسم النقل من آسيا وأوربا . وهم الذين جعلوا سوريا البطلمية غنية بالذهب ، وأتاحوا للتجار الفينيقيين تجارة رابحة وآلافا من أشياء أخرى » .

ومن الجلى أن هذه العبارة تشير إلى القرن الثالث ، قبل إخراج البطالمة من سوريا وفلسطين . وعلى الرغم من أن المؤلف فيما يبدو كان يفكر غالباً فى حركة القوافل القاصدة إلى الموانىء الفينيقية ، لابد أن قوله « كل شيء يقع تحت اسم النقل» (pâm to pipton eis diaphorâs logon) يتضمن الملاحة ؛ وإننى أفهم « وكالة » (ektetamieumenôn) السبئيين وأهل جرّها على أنها تعنى المشاركة الفعالة لا مجرد التنظيم . والدليل الآخر هو نقش على تابوت عثر عليه فى الجيزة ، مكتوب بالخط العربى الجنوبى واللهجة المعينية ، وهو مؤرخ بالسنة الثانية والعشرين من « بطليموس بن بطليموس » — أى ٢٦٣ ق . م إذا كان المراد بطليموس الثانى كما هو محتمل . ويدل النقش على أن رجلا معينياً يسمى زيد — إل بن زيد ويشتغل بالكهانة فى أحد المعابد المصرية كان يستورد المر والذريرة (قصب الطيب) calamus * من بلاده للمعبد ، ويصدر إليها على السفينة التجارية التى يملكها ** أثواباً جميلة من البزّ المصرى .

* انظر فرايتاج Freytag : Lexicon Arabico-Latinum ، جـ ٢ ، عمود ٨٢ ب — ١٨٣ . (المترجم)

** in his own merchant ship ، ولكن قد يكون المراد السفينة =

ومن الطبيعى أن نفترض أن زيد — إل إنما نُصِّب كاهناً فى مصر لاستيراد التوابل اللازمة للطقوس الدينية[٢٢] .

فإذا كان المعينيون والسبئيون يقومون ولا ريب برحلات بحرية إلى مصر فى القرن الثالث قبل الميلاد ، صح لنا أن نسأل كم قرناً كانوا يزاولون ذلك من قبل . إن التوابل العربية كانت تستعمل فى مصر فى التحنيط وتقديم القرابين آلافا متعاقبة من السنين . فهل كان يؤتى بها فى سفن عربية خلال الفترات الواقعة بين الرحلات المعروفة القليلة التى قام بها المصريون إلى الجنوب ؟ إن هذا يبدو ممكناً فى ضوء الأدلة

= التى يستعملها لنقل تجارته ، إذ لا يلزم أن تكون السفينة ملكاً له . (المترجم متابعاً رودوكاناكس ، المرجع المذكور فى هامش ٢٢ ، ص ١١٧) .

(٢٢) أجاثارخيديس ، الفصل ١٠٢ ؛ و ن . رودوكاناكس N. Rhodokanakis فى بحثه Die Sarkophaginschrift von Gizeh ، بمجلة Zeitschrift für Semitistik ، المجلد الثانى (١٩٢٤) ، ص ١١٣ — ١١٤ . كذلك ف . شفارتز W. Schwartz فى بحثه : Die Inschriften des Wüstentempels von Redesiye ، بمجلة Jahrbuch für klassische Philologie ، المجلد ١٥٣ (١٨٩٦) ، ص١٥٧ ، الهامش التاسع : يونانى يتقدم الشكر لعودته سالماً من أرض السبئيين ، ولكن ليس ثمة ما يدل على أنه رحل فى سفينة يونانية أو سبئية . ويدل بريبلوس ، الفصل ٢٦ ، دلالة قوية على أن السفن اليونانية كانت تقوم برحلات إلى بلاد العرب الجنوبية ؛ ويوحى بذلك أيضاً نشاط بطليموس فى خليج العقبة وغيره . وانظر عن السبئيين باولى — فستوفا Pauly-Wissowa : Real-Encyclopädie ، مادة « سبأ » Saba .

التى انحدرت إلينا من أوائل العصر الهلينستى ؛ ولكن لا يمكن إثبات شىء ، لأن الطريق الآخر ، طريق القوافل عبر صحارى بلاد العرب وسيناء ، كان قائماً أبداً .

ويصف أجاثارخيديس فى عبارات لا يجدر نسيانها الرحلات البحرية على الساحل فيما وراء جنوب الجزيرة العربية ، ومن الممكن أنه كان يلجأ إلى الخيال لسد بعض الثغرات فى معلوماته . وهذا ما يقوله : « فإنه يبدو أن ثمة أريجاً سماوياً تقصر الكلمات عن وصفه كان يحرك حواسّ كل إنسان ويثيرها . بل إنك لا تعدم نصيباً من هذه المتعة حتى إذا ابتعدت بالسفينة عن الساحل . فى الربيع ، كلما هبت ريح من البلاد رأينا الشذى العطر الذى يفوح من شجيرات المر وغيره يبلغ ما قارب الأرضَ من البحر » . ويصل بنا الجغرافى الجليل بعد ذلك إلى « الجزر السعيدة » ، ومن الجلى أن الاسم اليونانى هو ترجمة « دفيبا سوخاتارا » Dvipa Sukhatara * فى السنسكريتية ، أى سوقطرة Socotra . وهو يقول إن التجار كانوا يفدون على هذه الجزر من جميع الأنحاء ، ومنها باتالا Patala عند مصب نهر السند ** ، وولاية فارس

* أى « جزيرة السعادة » ، وقد ترجمها أجاثارخيديس (الفصل ١٠٣) بـ nêsoi eudanmones . (المترجم)

** هى مدينة حيدرباد (السند) الآن ، كما يقول هـ. ف. توزر H. F. Tozer :=

Persis ، وكرمان . وعلى هذا نرى سوقطرة تكتسب منذ القدم طابعها الدولى ، فكان الهنود والعرب واليونان وربما الفرس والإفريقيون أيضاً يختلطون فى أسواقها . وتقول رواية كانت شائعة فى القرن السادس الميلادى إن بطليموس أوفد « مستوطنين » colonists إغريقيين إلى الجزيرة ، ولكن الأرجح أنهم كانوا تجاراً أقاموا هناك بمحض إرادتهم[٢٣] .

وجميع الشواهد تدعو إلى الاعتقاد أن مدن بلاد العرب وسوقطرة كانت فى هذه الفترة مراكز التجارة بين مصر والهند فى جميع صورها . وقد ذكرنا من قبل ماقاله أجاثارخيديس عن الوسطاء السبئيين وسوقطرة ، ونشير الآن إلى ما يقوله بريباوس عن عدن Arabia Eudaemon* :

= A History of Ancient Geography ، الطبعة الثانية (كمبردج ، ١٩٣٥) ، ص ١٣٨ . (المترجم)

(٢٣) أجاثارخيديس ، الفصل ٩٧ (المنقول عنه) والفصل ١٠٣ . وانظر ملتون ، الفردوس المفقود ، الكتاب الرابع ، البيتان ١٦٢ و ١٦٣ : « شذا سبأ الذى يفوح من ساحل بلاد العرب السعيدة الحافل بالتوابل » . ولعل ملتون قرأ وصف أجاثارخيديس كما نقله ديودور ، الكتاب الثالث ، الفصل ٤٦ . وانظر بريبلوس ، الفصل ٣٠ . وكوزماس ، الكتاب الثالث ، الفصلان ١٧٨ و ١٧٩ .

* أى « بلاد العرب السعيدة » ، وتدل تسمية عدن بهذا الاسم الذى كانت تسمى به اليمن كلها على أهميتها البالغة فى ذلك الزمن القديم (فون فيسمان =

«كانت تسمى «يوداعون» Eudaemon ، وكانت مدينة هامة فيما مضى ، عندما كانت الرحلة من الهند إلى مصر أمراً لم يتحقق بعد ، وعندما كانوا لا يجرؤون على الملاحة من مصر إلى الموانىء الواقعة وراء هذا المحيط ، بل كانوا يأتون جميعا إلى هذا المكان ؛ وفى تلك الأيام كانت تتلقى السلع من كلا البلدين ، كما تتلقى الإسكندرية الآن الأشياء التي تجلب من الخارج ومصر معا» . ولعل السفراء الذين تبادلهم بطليموس الثانى مع تشاندراجوبتا Chandragupta وأسوكا Asoka ، إمبراطورى موريا Maurya * ، والنساء والثيران وصنوف الرخام الهندية التى عرضها فى موكب النصر الذى أقامه فى ٢٧١ — ٢٧٠ ق . م ، لعل هذه وهؤلاء قد جىء بهم على هـذا النحو من طريق الموانىء السبئية . (٢٤)

= وماريا هوفنر ، المرجع المذكور بصدد هامش ٩ ، ص ٨٩) . وانظر شف ، المرجع المذكور أولا فى هامش ١٦ ، ص ١١٥ . (المترجم)

* دولة هندية أسسها تشاندراجوبتا حوالى ٣١٥ ق . م . (المترجم)

(٢٤) بريبلوس ؛ الفصل ٢٦ (المنقول عنه) ؛ وانظر الفصل ٣٧ . و ف . أتو W. Otto و هـ . بنجتسون H. Bengtson : Zur Geschichte Niederganges des Ptolemäerreiches (ميونيخ ، ١٩٣٨) ، ص ١٩٤ وما بعدها ؛ وفيه ذكر لمصادر عن بطليموس الثانى والهند ، وكذلك عن رجل يدعى سوفون الهندى Sophôn Indos فى الرديسيّة (بمصر العليا) (المترجم : تجاه إدفو على الضفة الأخرى من النيل) فى القرنين الثالث والثانى قبل الميلاد . =

ولدينا أدلة على وجود تجار عرب فى جزيرة ديلوس **Delos** ببحر إيجة فى القرن الثانى قبل الميلاد ، وكانت عندئذ مركز تجارة الشرق مع بلاد البحر المتوسط ؛ وثمة خاصة نقوش معينية وسبئية مكرسة لآلهة عربية جنوبية (٢٥) . ولكن حدث فى أخريات هذا القرن تطوران هامان فى صلات البطالمة بالهند ، لعلهما عكرا صفو العرب الجنوبيين فى

= ولم يعثر فى الهند بعد على نقود بطلمية تعود إلى هذين القرنين (انظر أتو وبنجتسون).
ويشير بريبلوس ، الفصل ٢٦ ، إلى تردد السفن الهندية على عدن فى العصور القديمة .

(المترجم : يشير أتو وبنجتسون (ص ١٩٥ مع هامش ٢) ، استدلالا على وجود علاقات بين البطالمة والهند فى النصف الأول من القرن الثالث قبل الميلاد ، إلى نقش تكريسى فى الرديسية لرجل يدعى سوفون الهندى ، يرجع إلى القرن الثالث أو الثانى قبل الميلاد . وهما يذكران ما يراه ا . هولتش E. Hultzch (Journ. Roy . Asiat. Soc. سنة ١٩٠٤ ، ص ٤٠٢) من أن سوفون منقولة عن الصيغة السنسكريتية سُبْهانو Subhânu ومعناها « المتألق » . وانظر هـ . ج . رولنسون H. G. Rawlinson : Intercourse between India and the Western World (الطبعة الثانية ، كمبردج ١٩٢٦) ، ص ٩٩ مع الهامش الثانى ؛ وتارن : Hellenistic Civilisation (الطبعة الثانية ، لندن ١٩٣٠) ، ص ٢١٦ ، وكذلك كتابه المذكور فى هامش ٢٧ (الطبعة الثانية ، كمبردج ١٩٥١) ، ص ٣٧٠ ، هامش ٢) ؛ ورستوفتسف (المرجع المذكور فى هامش ٣٨ ، ص ٣٧٠ ، هـ ٢) .

(٢٥) رستوفتسف : Hellenistic World ، الجزء الثانى . ص ٧٠٢ وهامش ١٢٤ .

أول الأمر : (١) فبطليموس السابع (يوإرجتيس Euergetes الثانى ، ١٤٦ — ١١٦) كان فيما يبدو حريصا على النهوض بتجارة البحر الأحمر ؛ ففى نقش يرجع إلى عام ١٣٠ ذكر لموظف « مسئول عن سير السفن » وعن الطريق الصحراوى الممتد إلى قفط . ثم إننا نسمع فيما بين ١٢٠ و ١١٠ ق . م عن رحلات بحرية مباشرة من مصر إلى الهند كان يقودها يودوكسوس السكيزيكى Eudoxus of Cyzicus * . ويظهر أنه بدأت منذ ذلك الوقت رحلات منتظمه إلى الهند ، وأنه كان لملوك مصر بعض الإشراف عليها : تدل على ذلك أربعة نقوش تكريسية وجدت فى مصر ، وهى ترجع إلى ما بين ١١٠ و ٥١ ق . م ، وفيها ذكر لموظفين بطالة « مسئولين عن البحرين الأحمر والهندى »[(٢٦)] . (٢) والتطور الثانى هو أن يونانيا يدعى هبالوس Hippalus تعلم ، خلال رحلات يودوكسوس أو بعدها بسنين قليلة ، فن الملاحة المباشرة فى المحيط من بلاد العرب إلى الهند بمساعدة الرياح الموسمية الجنوبية

* كيزيكوس Cyzicus ، مدينة قديمة فى آسيا الصغرى تطل على بحر مرمرة . (المترجم) .

(٢٦) بوسيدونيوس Posidonius فى اسطرابون ، الكتاب الثانى ، الفصل الثالث ، القسم الرابع . ويورد أتو وبنجتسون ، المرجع المذكور ، ورستوفتسف : Hellenistic World ، الجزء الثانى ، ص ٩٢٣ — ٩٢٩ والهوامش ٢٠٣ — ٢٠٧ ، جميع المصادر المتعلقة بهذه النقوش . ويذكر اسطرابون ، الموضع المذكور ، قصة سفينة هندية تحطمت على ساحل مصر .

الغربية التى تهب فى الصيف . وفى أول الأمر لم ينتفع أحد بهذه المعرفة الجديدة إلا فى قطع المياه الشمالية من البحر العربى بين ساحل مهرة ودلتا السند مباشرة ؛ ولكن أخذ زبابنة السفن يزدادون جرأة وإقداما حتى رأيناهم يقصدون من الطرف الجنوبى للبحر الأحمر إلى ساحل مالابار **Malabar** * مباشرة . ولا يرد ذكر هذه الأحداث فى أى مرجع متقدم على بريبلوس وبلينى ، وكان الرأى السائد أن هبالوس وفق الى اكتشافه فى عهد كلاوديوس (٤١ — ٥٤) ؛ ولكن مال الباحثون أخيراً إلى نسبته إلى العصر البطلمى المتأخر . ومن الممكن أن هبالوس كان الملاح الذى صحب يودوكسوس ؛ وإذا كان ذلك كذلك فلا بد أنه سبقت يودوكسوس فترة كان اليونان يقومون فيها برحلات ساحلية إلى الهند ، فإن بريبلوس يوحى بأن هبالوس لم يكن أول من أبحر إليها . وقد يكون يودوكسوس أول يونانى قام برحلة ساحلية من هـــذا القبيل ، ثم جاء هبالوس فيما بعد ؛ ومهما يكن من شىء ، فإنه لا يكاد يمكن نسبة اكتشافه إلى ما بعد ٩٠ ق . م ، فإن الزمن لا يتسع للمراحل اللاحقة التى تطور خلالها الطريق الذى يذكره بلينى إلا إذا كان الاكتشاف قبل ذلك التاريخ .

* أو بلاد الفلفل كما يسميها بزرك (المرجع المذكور فى هامش ٦٥ ، (ص ٢٢١ ب . (المترجم)

وقد كان اكتشاف هبالوس حدثا له أهمية بعيدة الأثر ، ولكنه في الوقت نفسه يثير مشاكل أمام المؤرخ . فيصح لهذين السببين أن نتناوله فى شيء من التفصيل . فما الذى كشفه هبالوس حقا ؟ يقص علينا ربيلوس قصة ذلك فيقول : « هذه الرحلة كلها كما وصفتها ، من قنا Cana وعدن Eudaemon Arabia ، كانوا يقومون بها فى سفن صغيرة ، تسير حول شواطىء الخلجان قريبة منها ؛ وكان هبالوس أول ملاح عرف بملاحظة مواقع الموانىء وأحوال البحر كيف يسير فى طريقه عبر المحيط . ففي الوقت الذى تهب فيه عندنا الرياح الإتيزية Etesian * تهب الريح على شواطىء الهند من المحيط ، وتسمى هذه الريح الجنوبية الغربية هبالوس . ومنذ ذلك الحين حتى يومنا هذا تقلع السفن بعضها من قنا وبعضها من «رأس التوابل » Cape of Spices ** ؛ فالقاصدون إلى داميريكا Damirica *** يميلون برأس السفينة بعيداً عن الريح ؛ بينما نرى القاصدين إلى بريجازا

---

* تهب فى البحر المتوسط من الشمال الغربى نحو أربعين يوماً فى فصل الصيف .
(المترجم)

** Cape Aromata . وهو رأس جواردافوى Guardafui الذى يسميه العرب رأس عسير . انظر دائرة المعارف الإسلامية ، مادة Guardafui ، النسخة الإنجليزية ، المجلد الثانى ، ص ١٧٩ ا ؛ وشف ، ص ٨٥ — ٨٦ . (المترجم)

*** فى جنوب الهند . انظر شف ، ص ٢٠٥ .

(المترجم)

وسكيثيا Scythia * يسيرون على طول الساحل مدة لا تزيد على ثلاثة أيام ثم يسلكون فيما تبقى من الزمن نفس الطريق ممتدا إلى البحر مباشرة من تلك المنطقة ، تصحبهم ريح مواتية ، بعيدين عن الأرض ، وهكذا يسيرون فى عرض البحر إلى ما وراء الخلجان المذكورة » .

فليكن واضحا قبل كل شىء أن هبالوس لم يكتشف وجود الرياح الموسمية . فقد كان العلم بوجودها وبمواسمها شائعا بين اليونان منذ عودة نيارخوس من السند (٣٢٦ — ٣٢٥) ؛ وإذا افترضنا أن الأمر لم يكن كذلك ، فإن أول فريق من اليونانيين يقضى عاما خارج البحر الأحمر كان قمينا بأن يعلم بها . وكان العرب عاجزين عن الاحتفاظ بها « سرا تجاريا » عجزهم عن إخفاء الشمس أو القمر . ويجب أن نلاحظ بعد ذلك أن بريبلوس وبلينى لا ينسبان إلى هبالوس أى اكتشاف فيما يتعلق برحلة العودة من الهند . فمن الجلى أن العرب واليونان معا كانوا يستطيعون القيام بهذه الرحلة فى جميع الفصول ، مستعينين فى فصل الشتاء بالرياح الموسمية الشمالية الشرقية ، التى تتيح أطيب الظروف الممكنة للملاحة غربا . فما اكتشفه هبالوس هو ، كما يقول بريبلوس فى جلاء ووضوح ، كيفية الإفادة من الرياح الموسمية فى رحلة الذهاب إلى الهند . هذا إلى أن الرياح الموسمية الجنوبية الغربية التى تهب فى الصيف هى

* على نهر السند . وهى غير سكيثيا شمال البحر الأسود . (المترجم)

ولا ريب الرياح التى ينتفع بها فى هذا السبيل . فبريبلوس وبلينى يذكران الموسم فى فقرات عدة ، وذلك حيث يقولان إن السفر من مصر يكون فى يولية ؛ وهما يذكران معا اتجاه ريح هبالوس ، جنوبية غربية أوغربية ؛ بل إن بريبلوس يقول صراحة إن الرحلة محفوفة بالأخطار ، وهذه صفة لا تصدق إلا على الرياح الموسمية الجنوبية الغربية .

ولكن إذا سلمنا بهذا ، وجب علينا البحث عن تفسير له . فالمشكلة تبدر إلى ذهن أى ملاح مُحْدَث يعرف المحيط الهندى . فمنذ ماتهب الرياح الموسمية الجنوبية الغربية ، من يونية إلى أكتوبر ، تكون عنيفة عامة ، ويكون البحر صاخباً ، فلا تستطيع أية سفينة شراعية مواجهتها أحياناً . هذا إلى أن ساحل ما لابار تنقصه الموانىء ، كما أن الوقوف بعيداً عن الشاطىء فى طريق رياح غربية قوية أمر غير آمن . والمنهج الذى تتبعه السفن العربية الآن فى السير من عدن هو أن تقلع فى الشتاء ، وتسير فى محاذاة ساحل حضرموت محتمية به ، ثم تلقى بنفسها أمام الرياح الموسمية الشمالية الشرقية من منطقة تقارب الشمال والشرق . وهى فى هذا لا تلقى صعوبة ما . فلم إذن اختار اليونان والرومان القيام بالرحلة فى موسم آخر تكتنفه المخاطر ؟ .

إن أية إجابة على هذا السؤال تتطلب بعض التكهن . وأسلم منهج للوصول إلى إجابة هو أن نجعل نقطة بدايتنا السبب الذى أورده المرجعان

معا ، فهما يقولان إن السبب فى القيام بالرحلة مع الريح الجنوبية الغربية هو أنها أسرع . و«الأيام الأربعون» التى يجعلها بلينى للرحلة من أوكيليس Ocelis * إلى موزيريس Muziris ** لا تبدو مدة قصيرة بصفة خاصة ؛ ولكن لا بد أنها كانت على أية حال أقصر من الرحلة الساحلية التى كانت مألوفة من قبل . فهذا هو المعنى المباشر لكلمة «أسرع» . ولكن لما كان فى الإمكان أصلا الإفادة من الرياح الموسمية الشمالية الشرقية فى رحلة الذهاب ، فإن ما يقوله المرجعان يعنى أيضاً أن الرياح الجنوبية الغربية كانت أسرع من هذه أيضاً ، وإلا لأبحر اليونان معها . ثم إنه ربما كانت الرياح الموسمية الشمالية الشرقية غير ملائمة بعض الشىء من ناحيتين للسفن اليونانية القادمة من مصر : أولاها أنها حين تقطع الجزء الجنوبى من البحر الأحمر تواجه رياحاً جنوبية شرقية وشرقية تسود تلك الأرجاء قبل موسم الرياح الموسمية الشمالية الشرقية ثم خلال هذا الموسم كله ، وهو يمتد من نوفمبر إلى مارس . والناحية الثانية : أن السفن اليونانية لم تكن تستطيع حين تبلغ المحيط الهندى مجاراة السفن العربية التى تشتمل هياكلها على مقدمة

---

* انظر عن مكان أوكيليس شف ، المرجع المذكور أولا فى هامش ١٦ ، ص ١١٤ أسفل — ١١٥ . (المترجم)

* * هى الآن كرانجانور Cranganore . انظر رولنسون : Intercourse between India and the Western World (ص ١١١ و ١٢٠) وشف (ص ٢٠٥ — ٢٠٨) . (المترجم)

ومؤخرة (هذا إذا افترضنا أن اليونان كانوا يسيرون فى المحيط الهندى سفناً مربعة الهيا كل كسفنهم فى البحر المتوسط) ؛ ولهذا كان عليها أن تسير طويلا محاذية ساحل بلاد العرب الجنوبية قبل أن تميل نحو الهند مع ريح شمالية شرقية . أما إذا انتفعت بالرياح الموسمية الجنوبية الغربية فإنها تتلافى عندئذ كلتا هاتين الصعوبتين . فإن ريحاً شمالية غربية تسود الجزء الجنوبى من البحر الأحمر خلال شهور الصيف ، وهذا يفسر ما كان يستحسنه الملاحون من مغادرة مصر فى يولية . فقد كانت السفن عندئذ تستطيع المضى قدُماً فى المحيط أمام الرياح الموسمية الجنوبية الغربية فى أغسطس ، وتصل إلى مقربة من ساحل مالابار بعد أول سبتمبر ، وهو وقت تكون فيه آمنة نسبياً . فهذه رحلة شاقة ولكنها سريعة . وقد عرف هبالوس على نحو ما كيف يقوم بها ، وذلك « بملاحظة مواقع الموانىء وأحوال البحر » . وتبعه غيره من اليونان ، وزادوا عليه ، وظلوا يصلون إلى الهند بهذه الطريقة المنطوية على الجرأة والإقدام مائتى سنة أو أكثر [٢٧] .

---

(٢٧) بريبلوس ، الفصل ٥٧ (المنقول عنه) ؛ وبلينى Natural History ، الكتاب السادس ؛ القسم ٢٦ . وفقرة بريبلوس لم تصل إلينا سليمة ، ولكن المعنى العام واضح ، وقد نقلت ترجمة شف . وانظر فى تاريخ هبالوس : أتو وبنجتسون ، المرجع المذكور ، وقد حللا الأدلة تحليلا دقيقاً وجعلاه مع يودوكسوس ؛ وانظر كذلك رستوفتسف ، المرجع المذكور ، وهو يميل إلى الرأى نفسه . وأوضح تارن : The Greeks in Bactria and India (المترجم : الطبعة الأولى) =

والآن يصح لنا أن نسأل سؤالا عن العرب : كيف كانوا يذهبون إلى الهند ؟ ليس ثمة فيما أعرف معلومات مباشرة تتعلق بهذه الفترة . ولكن يجوز لنا استخلاص بعض النتائج من معلومات أخرى . فإذا كان هبالوس قد سار مع الرياح الموسمية الجنوبية الغربية ، وكان هذا كشفاً قام به ، فلابد إذن أن هذه الطريقة لم تكن هي التي يتبعها العرب قبله . وثمة شيء آخر هو أنه بينما كانت السفن اليونانية تبنى بناء قوياً بالمسامير ، كانت سفن العرب تشد ألواحها بألياف جوز الهند ؛ فكانت لا تصلح إلا للجو المعتدل ، وتتصدع في البحار الصاخبة . فلا يحتمل غالباً أنها سارت مرة مع الرياح الموسمية الجنوبية الغربية . فيتبقى طريقان . فإما أن العرب كانوا يقطعون الرحلة كلها محتذين سواحل بلاد العرب وإيران .

=(كمبردج ، ١٩٣٨) ، ص ٣٦٦ — ٣٧٣) ، استناداً إلى بليني ، أنه لا يمكن نسبة هبالوس إلى زمن متأخر عن ٩٠ ق . م . وأنا مدين للمستر ا . ج . فليرز A. J. Villiers بمعلومات قيمة عن أحوال الملاحة في المحيط الهندي . وانظر ن . باركنسون C. N. Parkinson : Trade in the Eastern Seas, 1793-1513 (كمبردج ، ١٩٣٧) ، ص ١٠٦ ؛ كذلك و . و كليميشا W. W. Clemesha في بحثه The early Arab thalassocracy بمجلة Journal of the Polynesian Society ، المجلد ٥٢ (١٩٤٣) ، ص ١١٠ — ١٣١ ، وكلام الكاتب عن النواحي الجغرافية يفضل كلامه عن النواحي التاريخية . وانظر أيضاً The Red Sea and Gulf of Aden Pilot ، الفصل الأول ؛ وكيري : Geographic Background to Greek and Roman History ، ص ٢٠٤ — ٢٠٥ . وانظر عن نيارخوس : أريان في Indica ، الفصل ٢١ ، القسم الأول .

وقد فعل اليونان ذلك قبل هبالوس ، ويحتمل كثيراً أنهم كانوا فى هذا ينسجون على منوال العرب . وإما أن العرب كانوا يفيدون من الرياح الموسمية الشمالية الشرقية على النحو الذى وصفناه آنفا ، كما يفعلون اليوم، وكما كانوا يفعلون فى القرون الوسطى على نحو يكاد يكون قاطعا . وهذا أيضاً معقول . ومن المحتمل كثيراً أن العرب كانوا يسلكون الطريقين معاً .

ومعلوماتنا قليلة عن القرن الأول قبل الميلاد قبل نهاية الجمهورية الرومانية . ولكن يحتمل أن عدد السفن الذاهبة من مصر إلى الهند قد تضاءل خلال الحكم الضعيف الذى مارسه البطالمة المتأخرون ، والفوضى التى جلبتها الحروب الأهلية الرومانية . وربما كان اسطرابون يشير إلى هذه الفترة حين قال إنه « فيما مضى لم تكن تقدم ولو عشرون سفينة [كل عام] على عبور الخليج العربى [البحر الأحمر] للخروج إلى ما وراء المضيق . . . . » (٢٨) .

ولما أعاد أوغسطس (٣١ ق .م — ١٤ م) الأمن إلى دنيا البحر المتوسط ، تحسنت المواصلات ، وزاد الرخاء العام من الإقبال على التحف الشرقية فى روما والإسكندرية وغيرهما من المدن الكبيرة . وكان عصر أباطرة أسرة يوليوس — كلاوديوس وأسرة فلافيوس **Flavius**

---

(٢٨) أسطرابون ، الكتاب ١٧ ، الفصل الأول ، القسم ١٣ (المنقول عنه) .

(٣١ق .م — ٩٦ م) عصراً ذهبياً للتجارة اليونانية الرومانية مع الهند وبلاد العرب . وفى أوائل عصر أوغسطس ، كتب اسطرابون يقول إن مالا يقل عن ١٢٠ سـفينة كانت تبحر فى العام الواحد من ميوس هورموس Myus Hormus * إلى الهند ، على خلاف ما كانت عليه الحال من قبل . وفى عهد نيرون (٥٤ — ٦٨ م) شـكا بلينى من استنزاف أموال الإمبراطورية الرومانية ، وسجل غلو ذلك الإمبراطور فى حرق اللبان فى جنازة زوجه الثانية بوبايا Poppaea . وقد وجدت فى الهند كثير من النقود الرومانية ، ويدل قيام معبد لأوغسطس فى موزيريس بساحل مالابار على أن عدداً غير قليل من التجار اليونان والرومان كانوا يقيمون فيها . وقد وُصفت كثيراً هذه التجارة ، ولهذا سأقتصر على ذكر خصائصها الأساسية كما أوضحها بريبلوس وبلينى . فالإسكندرية كانت نهاية مطافها غربا . ومن هناك كانت السلع من خمر وبرونز وقصدير وذهب ومصنوعات مختلفة تنقل على النيل إلى قفط ؛ ومنها براً إلى ميوس هورموس أو بيرينيـكى . وكان يُركب من هذين

---

* يقول بول (Egypt in the Classical Geographers ، فى عـدة مواضع) إنها أبوشعر القبلى الآن . وهذا مايراه أيضاً ب . جوجيه P. Jouguet : Macedonian Imperialism (ترجمة م . ر . دوبى M. R. Dobie ، لندن ١٩٢٨) ، ص ٢٧٤ ، الهامش الثانى . وانظر شـف (المرجع المذكور أولا فى هامش ١٦ ، ص ٥٢) . (المترجم)

الميناءين فى سفن كبيرة . فإذا كانت بلاد العرب الجنوبية مقصدها ، سارت إلى موزا Muza * ، وهى سوق للبان وغيره من العطور السبئية . ولكن السفن الذاهبة إلى الهند لم تكن ترسو فيها ، وإنما كانت تتزود بالماء فى أوكيليس أوكانى (على مسيرة ثلاثين يوماً فى البحر من بيرينيكى) . فإذا كانت قاصدة إلى ساحل مالابار — موزيريس (ميزور Mysore) أوغيرها — سارت عبر المحيط مباشرة . ويقدر بلينى أربعين يوماً للرحلة من أوكيليس إلى موزيريس ، ويقول إن السفن كانت تحمل معها رماة للسهام لدفع عادية القراصنة . ولكن إذا كانت الغاية بريجازا (بروتش) أو أى ميناء فى الشمال الغربى من الهند ، سارت السفن على طول الساحل حتى رأس سياجروس Cape Syagrus ** قبل أن تأخذ فى عبور المحيط . وكان ثمة طريق آخر هو السير فى محاذاة الساحل الإفريقى حتى رأس التوابل ، وربما الوقوف أيضاً عند سوقطرة قبل بدء الرحلة إلى الهند . وكانت تشحن فى شمال الهند سلع الحرير والقطن وغيرهما من الأقمشة الرقيقة ، وفى الجنوب الجواهر والفلفل . وكانت سيلان معروفة ، وإن لم تعقد معها صلات منتظمة بعد . ولكن يذكر اسطرابون أن

* يقول المؤلف فيما بعد (ص ٨٢) إنها مخا الحالية أو على مقربة منها . (المترجم)

** هى رأس فرتك . انظر شف ، المرجع المذكور أولا فى هامش ١٦ ، ص١٣٣ . (المترجم)

بضعة تجار ركبوا البحر حتى مصب نهر الـكنج ، وأن سفراء جاءوا من هناك إلى أوغسطس . وكان ثمة أيضاً يونان فى مصر يتجرون مع موانىء ساحل الصومال ، وآخرون فى أدولس بمملـكة أكسوم وصلوا فى تجارتهم إلى أوبونى Opone * بعد رأس التوابل مباشرة . وكانت أهم صادرات هذه المنطقة هى العاج والجلود والقرفة والرقيق(٢٩) .

هذه التجارة القيمة التى كانت تعبر البحر الأحمر بلغت من الأهمية

---

* يقول جلازر (المرجع المذكور فى هامش ١٧ ، ص ٢٠٢) إنها حفون ، الجانب الجنوبى من رأس حفون . ويسميها العـرب حَفُـونى . انظر تعليقنا السابق لهامش ٧٨ مباشرة . وانظر شف (المرجع المذكور أولا فى هامش ١٦ ، ص ٨٧) . (المترجم)

(٢٩) اسطرابون ، الـكتاب الثانى ، الفصل الخامس ، القسم ١٢ ، وبريبلوس فى مواضع عدة ، ولاسيا الفصل ٥٧ (المنقول عنه) ؛ وبلينى ، Natural History ، الـكتاب السادس ، الفصلان ٢٤ و ٢٦ ، والـكتاب ١٢ ، الفصل ٤١ . وانظر عن الطريق إلى بيرينيكى : اسطرابون ، الـكتاب ١٧ ، الفصل الأول ، القسمان ٤٤ و ٤٥ . وانظر عن سيلان : بلينى ، Natural History ، الـكتاب السادس ، الفصل ٢٤ ، مغامرة العبد الذى أعتقه أنيوس بلوكاموس Annius Plocamus . وما جاء هنا عن سيلان من نسج الأساطير . وانظر عن نهر الـكنج : اسطرابون ، الـكتاب ١٥ ، الفصـل الأول ، القسم الرابع . وانظر ا . ه . وورمنجتون E. H. Warmington : The Commerce between the Roman Empire and India (كمبردج ، ١٩٢٨) ، و م . ب . تشارلزورث : Trade Routes and Commerce of the Roman Empire (كمبردج ، ١٩٢٦) ، و ج . ا . طومسون History of Ancient Geography (كمبردج ، ٩١٤٨)

مبلغاً جعلها شغلا للإمبراطورية الرومانية . فكان يجب حماية التجار من القرصنة فى البحر والاستغلال فى الموانىء ، وكان يمكن فى الوقت نفسه أن يكونوا مصدر دخل معقول لخزانة الدولة . فأمر أوغسطس بحملة أيليوس جالوس **Aelius Gallus** العربية (٢٥ أو ٢٤ ق . م) ليشعر العرب الجنوبيين بقوة الرومان ، وربما كان من أغراضه أيضاً احتلال إحدى عواصمهم . ولكن كانت هذه الحملة فاسدة الخطة ، فقد سلكت شر طريق ممكن ، فقد سارت بها السفن أولا عبر جزء شاق من البحر الأحمر يمتد من خليج السويس إلى ليوكى كومى على الساحل الشمالى الغربى من الجزيرة العربية ، ثم قطعت بعد ذلك مئات الأميال فوق الأرض الوعرة الممتدة فى غرب الجزيرة حتى اليمن . ولا تعنينا الرحلة البرية ، ولكن يصف اسطرابون رحلة البحر وصفاً موجزاً يبعث على الاهتمام .

فهو يقول : « كان الخطأ الأول بناء سفن طويلة [سفن حربية تسير بالمجاديف] ، مع أنه لم تنشب ولم يكن ينتظر أن تنشب معركة فى البحر . فالعرب ليسوا شديدى الميل إلى الحرب حتى على الأرض ، وإنما هم فى الغالب أصحاب تجارة ، ولا ميل لهم إطلاقا إلى الحرب فى البحر » . وهذه العبارة الأخيرة فيها تعميم بعض الشيء ، فقد شهدت أيام البطالمة قراصنة من النبط . ولكن كان النبط فى عصر اسطرابون حلفاء لروما تابعين

لها ، ولم يكن فى تلك الأرجاء شعب غيرهم يستطيع إبداء أية مقاومة فى البحر . ولما أدرك جالوس خطأه ، بنى ١٣٠ من السفن الناقلة للجنود (Skeuagōga) ، وهى سفن شراعية تحتاج إلى عدد قليل من الملاحين ، وتتسع لعدد كبير من الجنود . «وبعد آلام وشدائد عدة وصل بعد خمسة عشر يوماً إلى ليوكى كومى فى بلاد النبط ، وهى ميناء تجارى كبير ، وذلك بعد أن خسر كثيراً من السفن – ضاع بعضها بكل من كان عليه – لمصاعب الرحلة لا بسبب أى عدو »(٣٠).

ولعل الرومان استأنفوا محاولة السيطرة على بلاد العرب الجنوبية ، فاحتلوا ميناء عدن فى حكم كلاوديوس (٤١ — ٥٤ م) أو قبله . ويقص علينا بريبلوس قصة هذا الحدث فى جملة واحدة قصيرة هى : « ولكن قيصر [Kaisar] أخضعها قبل أيامنا بزمن غير طويل » . ولكن احتدم الجدل طويلا حول هذه العبارة . وغاية ما أسلم به هو أن هذا العمل كان ممكناً من الناحية البحرية . فالمسافة بحراً من ميوس هورموس أو بيرينيكى إلى عدن ليست أبعد من المسافة التى تفصل بين بوتيولى

---

(٣٠) انظر عن حملة جالوس : اسطرابون ، الكتاب ١٦ ؛ وما نقلناه عنه مأخوذ من الفصل الرابع ، القسم ٢٣ . ويذكر بليني : Natural History ، الكتاب الثانى ، الفصل ١٦٨ ، والكتاب السادس ، الفصل ١٦٠ ، رحلة قصيرة فى البحر الأحمر قام بها جايوس قيصر Gaius Caesar ، حفيد أوغسطس ، فى السنة الأولى قبل الميلاد .

Puteoli * والإسكندرية . ولم تكن الحاجة تدعو إلى سفن حربية إذا كانت الدول التى تحد الجزء الجنوبى من البحر الأحمر عاطلة منها — وليس ثمة ما يدل على أنه كان لديها من ذلك شىء . وفى هذه الحالة كان كل ما يتطلبه الأمر بضع سفن تجارية بريئة المظهر ممتلئة بمثات قليلة من جنودالفرق الرومانية ؛ متى نزلوا إلى الشاطىء لم تكن قوات الأمير المحلى نداً لها ، حتى إذا حاولت . فيكون الأمر كله أيسر إلى حد بعيد من حملة أيليوس جالوس ، أو غزو الفرس لبلاد العرب الجنوبية بحراً فى القرن السادس الميلادى[٣١] .

---

* هى الآن ميناء بتسوولى Pozzuoli بالقرب من نابولى . (المترجم)

(٣١) بريبلوس ، الفصل ٢٦ (المنقول عنه) . وقد شك الناشرون المتقدمون (المترجم : لنص بريبلوس) فى صحة الحدث ، وغيروا Kaisar إلى اسم أمير عربى جنوبى : انظر ملر و شف فى هـذا الموضع . وأيد بعض العلماء المتأخرين القراءة Kaisar : م . رستوفتسف فى بحثه : Zur Geschichte des Ost - und Südhandels im ptolemäisch-römischen Aegypten ، مجلة Archiv für Papyrusforschung ، المجلد الرابع (١٩٠٧ — ١٩٠٨) ، ص ٣٠٦ وما بعدها ؛ و ا . كورنمان فى بحثه Die historischen Nachrichten des Periplus maris Erythraei über Arabien ، مجلة Janus ، المجلد الأول (١٩٢١) ، ص ٦١ — ٦٢ ؛ وف . شور W. Schur فى بحثه Die Orientpolitik des Kaisers Nero ، مجلة Klio ، الملحق Beiheft ١٥ (ليبزج ، ١٩٢٣) ، ص ٤٦ ؛ وفرساك ، ص ١١٠ — ١١١ عن Kaisar . ولكن الحدث لايزال موضع شك لدى ج . ج. أندرسون فى The Ancient =

والأقرب إلى اليقين هو أن روما كانت فى عصر بريبلوس حليفة لأمير ظفار الحميرى فى جبال اليمن . وكانت قبيلة حمير ، التى يسميها اليونان « هوميريتاى » Homeritae ، آخذة فى غلبة سبأ على السيادة فى جنوب الجزيرة . فكان من شأن التحالف مع حمير ، مقرونا بوجود حامية رومانية فى عدن ، وهو أمر ممكن ، أن يكون ضمانا كافيا لسلوك العرب الجنوبيين مسلكا طيبا .(٣٢)

ولكن التدخل اليونانى الرومانى فى التجارة والملاحة ترك مع ذلك مجالا فسيحا للتجار العرب . فبريبلوس يحدثنا عن تجارتهم عبر البحار فى منتصف القرن الأول الميلادى ، ويصف لنا فى الوقت نفسه سواحل الجزيرة العربية والبلاد المجاورة لها . وهو يبدأ بالشمال الغربى من الجزيرة ، فيصف ليوكى كومى بأنها سوق للنبط تستعمل فى الملاحة العربية المحلية . والساحل العربى فيما وراءها خبيث تنفر منه النفوس ، والبدو يسلبون متاع أولئك الذين يحطم الحظ العاثر سفنهم على صخوره . فإذا مررنا بهذه البلاد « أسرع ما نستطيع » وصلنا إلى اليمن ، حيث الناس أكثر جنوحا إلى السلم ، وألقينا مراسينا على مقربة من موزا ، « وهى مدينة

= Cambridge History ؛ المجلد العاشر (كمبردج ، ١٩٣٤) ، ص ٨٨٠ وما بعدها ، وهو يرفض أيضا نظرية شور العامة مستندا إلى أدلة قوية .

(٣٢) بريبلوس ، الفصل ٢٣ .

من الأسواق أقيمت على أساس من القانون » ، وهي مخا الحالية أو على مقربة منها * .

« . . . والمكان كله مزدحم بأصحاب السفن والملاحين العرب ، وفي شغل شاغل بشئون التجارة ؛ فهم يتجرون مع الساحل البعيد [إريتريا والصومال] ومع بريجازا ، ويبعثون بسفنهم إليهما » . والمرسى التالي هو أوكيليس عند مضيق باب المندب ، وهي لا تعدو أن تكون مكاناً تتزود فيه السفن بالمـاء في طريقها إلى الهند . وتأتي بعد هذا عدن Arabia Eudaemon « بلاد العرب السعيدة » ، والميناء الحقيقي الوحيد في شبه الجزيرة العربية . وكانت في العصور القديمة ، كما رأينا ، السوق الذي تتبادل فيه السلع الهندية والمصرية . أما الآن ، بعد أن لم تعد حتى مجرد ميناء تتوقف عنده السفن اليونانية والرومانية القاصدة إلى الهند ، فقد انحدرت إلى مستوى « قرية على الشاطىء » ، لعلها كانت تضم حامية رومانية تضفي عليها شيئاً من البهجة والحياة . وإلى الشرق من عدن تقوم كاني ، التي يسميها حزقيال كنيّه ، وهي مكان حصن الغراب ** .

* يقول جلازر (المرجع المذكور في هامش ١٦ ، ص ١٣٨و١٦٨) إن موزا هي مَوْزَع الحالية بالقرب من مخا . وانظر شف (المرجع المذكور أولا في هامش ١٦ ، ص ١٠٦) . (المترجم)

** انظر ملاحظتنا السابقة في هذا الصدد (هامش ٩ ، الملاحظة الأولى) . (المترجم)

« وهى سوق لـكل اللبان الذى يزرع فى البلاد ، يؤتى به إليها على ظهور الجمال ، وفى الأرماث المحلية المصنوعة من الجلد ، وفى القوارب . ولهذا المـكان أيضاً تجارة بعدن الساحل البعيد ، [و] ببريجازا وسكيثيا [وادى السند] وعمانة وفارس المجاورة لها » . وتذكر بعد ذلك مسخا Moscha * ومواقع صغيرة أخرى على ساحل حضرموت ؛ وكذلك جزيرة سوقطرة ، وهى تابعة «للملك بلاد اللبان» (بلاد العرب الجنوبية) ، ويسكن فيها على الساحل الشمالى تجار عرب وهنود ويونان (٣٣) .

هذه الفقرات التى نقلناها تدل على أن سفناً تجارية عربية من موزا وكانى كانت تقوم بتجارة منتظمة مع بريجازا . وليس فى بريبلوس دليل على أن العرب تجاوزوا بريجازا جنوبا ؛ ولـكن يحتمل إلى حد بعيد أنهم كانوا يقصدون إلى ساحل مالابار طوال عدة قرون للحصول على الخشب الذى كانت تبنى منه سفنهم (انظر الفصل الثالث) . ويقول صاحب بريبلوس إنه رأى فى موزيريس ، أهم موانىء مالابار ، سفناً يونانية

---

* يرى شبرنجر (المرجع المذكور فى هامش ١١ ، ص ٨٥) أنها خور مقشى غرب رأس فرتك . ولـكن يخالفه جلازر (المرجع المذكور فى هامش ١٧ ، ص ٧٩ آخر سطر — ٨٠) قائلا إن مسخا كانت ميناء مدينة ظفار . وانظر شف ، ص ١٤٠ . (المترجم)

(٣٣) بريبلوس ، الفصل ٢٠ — ٣٤ ؛ والعبارات المنقولة هى من الفصلين ٢١و٢٧ .

وأخرى — لعلها هندية — من أرياكى Ariace ، وهى المنطقة التي حول بومباى. وقد رأى أيضاً سفناً هندية ضخمة تسمى سنجارا Sangara على ساحل مالابار ، وأخرى تدعى كولنديا Colandia قاصدة إلى نهر الكنج . ولا يرد ذكر للسفن الهندية فى أى مكان على ساحل بلاد العرب ، وإن كانت أرياكى وبريجازا تبعثان بسلعهما (ومنها السكر) إلى ساحل الصومال فى إفريقية(٣٤) .

وعلى ساحل إفريقية الشرقى كان التجار العرب يشاهدون فى كل مكان حتى رهابتا Rhapta ** بالقرب من زنجبار . وكانت تطل على البحر

* هى منطقة جوجارات Gujarat الآن ، كما يقول رولنسون : Intercourse between India and the Western World ، ص ١١٨ . وانظر شف (المرجع المذكور أولا فى هامش ١٦ ، ص ٧٠) . (المترجم)

(٣٤) بريبلوس ، الفصول ٥٤ و٦٠ و١٤ . ويقول ا . هرمان A. Hermann فى بحثه Die Verkehrswege zwischen China, Indien und Rom (Veröffentlichungen des Forschungsinstituts für vergleichende Religionsgeschichte a. d. U. Leipzig ، العدد Heft السابع (١٩٢٢)) ، ص ٨ ، إن فريقا من السبئيين زاروا الإمبراطور الصينى فى أوائل القرن الأول الميلادى ومعهم خرتيت إفريقى هدية له . ولم يتح لى الاطلاع على بحث هرمان ، وإنما نقلت قوله هذا عن وورمنجتون ، ص ٣٧٠ .

** هى الآن كويليمين Quelimane على الفرع الشمالى من دلتا الزمبيزى ، كما يقول كارل بيترز : Im Goldland des Altertums ، ص ٢٣٠ — ٢٣٢ ، ويؤيده فى ذلك جلازر : Zwei Publikationen über Ophir (ميونيخ ، =

الأحمر مملكة أكسوم المستقلة الناشئة ، التى أسسها مستوطنون من بلاد العرب الجنوبية . وفى الصومال وما وراءه كان يحكم أمراء عرب ، كما أن زنجبار كانت لا تزال خاضعة لسلطان عربى . ويقول بريبلوس عن رهابتا إن « أمير مَعافر [فى اليمن] كان يحكمها بمقتضى حق قديم يخضعها لسيادة المدينة التى تلقاها أول ما تلقاه على ساحل بلاد العرب [موزا] . وأهل موزا يحكمونها الآن باسمه ، ويبعثون إليها بسفن تجارية يستخدمون فى معظمها ربابنة ووكلاء عرباً ، يألفون أهل البلاد ويتزاوجون معهم ، ويعرفون الساحل واللغة » . ويشير كاتبنا إلى ما وراء رهابتا بقوله « إن المحيط لم تكتشف معالمه ، وهو ينحنى إلى الغرب(٣٥) » .

= ١٩٠٢) ، ص ١٩ . ولكن يقول هرمان فون فيسمان وماريا هوفنر (المرجع المذكور فى الملاحظة الأولى على هامش ٩ ، ص ٧٤) إن رهابتا قد تكون كلوة kilwa الآن . وانظر أيضاً شبرنجر (المرجع المذكور فى هامش ١١ ، ص ٢٥٥) وشف (المرجع المذكور أولا فى هامش ١٦ ، ص ٩٤) وبزرك (المرجع المذكور فى هامش ٦٥ ، ص ٢٨٧ ، هامش ٢) . ويرى جلازر (المرجع المذكور فى هامش ١٧ ، ص٢٠٧ أعلى) أن الاسم عربى الصيغة من رَبَطَ ، وأنه كان ينطق ولاريب رَبْطة . (كان جلازر يرى فى هذا المرجع(ص٢٠٦ أسفل) ، قبل أن يتحول إلى رأى بيترز ، أن رهابتا لابد أنها لم تكن تبعد كثيراً إلى الجنوب عن دار السلام أو كلوة) . (المترجم)

(٣٥) بريبلوس ، الفصول ٧ — ١٠ و١٤ و١٦ (نقل عنه) — انظر فرسك ص ١٠٩ عن genomenês (المترجم : قديم) — والفصل ١٨ (نقل عنه) . وانظر عن العرب المحدثين فى شرق إفريقية ا فلييرز Sons of Sindbad : A. Villiers (لندن ، ١٩٤٠)

وفى عهد تراجان وهادريان Hadrian وأسرة أنطونينوس the Antonines (٩٨ — ١٩٢ م) ظل الازدهار رائد التجارة بين دنيا البحر المتوسط والبلاد المطلة على المحيط الهندى . فقد أصلح تراجان المواصلات بين البحرين الأحمر والمتوسط . وجعل (عام ١٠٦ م) من دولة النبط على الجانب الشرقى من البحر الأحمر ، وكانت تابعة لروما ، ولاية رومانية سماها « بلاد العرب » ، وأنشأ طريقاً هاماً من أيلة ، على رأس خليج العقبة ، إلى دمشق ماراً بالبتراء وبصرى . فحلت أيلة محل ليوكى كومى كأهم ميناء فى بلاد النبط . وكان النبط هم الرابحين فى المجال الاقتصادى من هذه التغييرات ، فإن البتراء لم تزدهر فى أى يوم من الأيام كما ازدهرت فى القرن الثانى الميلادى . وفى مصر أصلح تراجان القناة القديمة التى كانت الرواسب قد أفسدتها ثانية بعد عصر البطالمة ، وحفر قسما جديداً من طرفها الغربى ليصلها بالنيل عند بابليون Babylon ، مكان مصر القديمة ، فيحسن الاتصال بالفرع الغربى أو الكانوبى Canopic من دلتا النيل ، وهو يؤدى إلى الإسكندرية . ونشأ ميناء القلزم Clysma حيث التقت قناة تراجان بالبحر الأحمر . فهذه الأعمال التى قام بها تراجان تدل على أن خليجى السويس والعقبة لم يكونا فى تلك الفترة مثار هول وخوف للملاحين اليونان والرومان ؛ وكان من أسباب ذلك وجود أسطول رومانى فى البحر الأحمر متأهب

للضرب على أيدى القراصنة . وقد وجد فى مصر نقش هام يرجع إلى أيام هادريان (١١٧ — ١٣٨ م) ، وهو يذكر نقابة من الربابنة التدمريين فى البحر الأحمر ، انبسط لها الرزق وحظيت باعتراف الإمبراطور . وهكذا لم يصعب على أهل تدمر الذين كانوا يعيشون على تجارة القوافل ، واعتادوا تنظيم رحلات تجارية عبر مسافات شاسعة ، أن يحولوا جهودهم إلى البحر ، وإن كانت مدينتهم فى قلب الصحراء[٣٦] .

ويدلنا كتاب بطليموس كلاوديوس فى الجغرافيا (حوالى ١٥٠ — ١٦٠ م) على أن اليونان كانوا فى عصر أسرة أنطونينوس أكثر علماً بالمحيط الهندى منهم أيام بريبلوس وبلينى . فقد أصبحوا الآن يركبون البحر على طول ساحل إفريقية الشرقية حتى رهابتا . وكانوا أدرى من مؤلف بريبلوس بالسواحل العربية البعيدة حتى عمان . ويذكر بطليموس

(٣٦) ديوكاسيوس ، الكتاب ٦٨ ، الفصل ١٤ ؛ وبطليموس كلاوديوس Ptolemy Claudius ، الجغرافيا ، الكتاب الرابع ، الفصل الخامس ، القسم ١٤ ؛ ويوتروبيوس Eutropius : Breviarium ، الكتاب الثامن ، الفصل الثالث ، القسم الثانى . و Années d'Épigraphie (١٩١٢) ، رقم ١٧١ . و Economic Survey of Ancient Rome (بلتيمور ، ١٩٣٣ — ١٩٤٠) ، ج ٢ ، رقم ٢٣٥ ، ص ٣٨٤ — وانظر أيضا ص ٣٤٤ . و The Ancient Cambridge History ، ج ١١ ، ص ٢٣٦ — ٢٣٨ ، بقلم ر . ب . لونجدن R. P. Longden . كذلك وورمنجتون ، ص ٩٢ وما بعدها .

فى الجزء الجنوبى الغربى من بلاد العرب أسواق موزا وأوكيليس وكانى وعدن التى يسميها Arabias emporion * وكانت تسمى قديماً Arabia Eudaemon . وكان اليونان فى ذلك الوقت يركبون البحر إلى سيلان ، التى يشتمل كتاب بطليموس على وصف لها . وكانوا يعرفون مصب الكنج فى خليج البنغال ، كما كان نفر قليل من المغامرين قد عبر البحر إلى شبه جزيرة الملايو « شبه الجزيرة الذهبية » The Golden Chersonese ** . وكان رجل يدعى الإسكندر قد تجاوزها إلى ميناء « كتيجارا » Cattigara *** . وتدل التواريخ المتأخرة لأباطرة هان على أن آخرين تبعوا الإسكندر ، وتنبىء أكثر مما ينبىء بطليموس بمكان « كتيجارا » ، فقد جاء فيها أنه فى عام ١٦٦ م « بعث ملك تا ـ تسن ،

* أى « المركز التجارى لبلاد العرب » . (المترجم)

** أطلق اليونان اسم Chersonese (من chersos « جاف » و nêsos « جزيرة ») على أشباه جزر أربع ، منها « شبه الجزيرة الذهبية » التى نحن بصددها . انظر هامش ١١ من بحثنا عن أوفير . (المترجم)

*** مدينة وميناء هام تنسبه المصادر اليونانية والرومانية إلى الـ « سيناى » Sinae (الصينيين الجنوبيين) . وقد يكون هانوى Hanoi أو كيان — تشى Kian-chi فى خليج تنج كنج Tong King ، كما يمكن أن يكون كانتون Canton (نقلا عن The Oxford Classical Dictionary (أكسفورد ، ١٩٤٩) ، تحت الكلمة) . وانظر حزرن : Arabia and the Far East ، ص ١١٩ وهامش ٤ . (المترجم)

أنطون An-tun [ماركوس أورليوس أنطونيوس Marcus Aurelius Antonius] ، بوفد أخذ منذ بلوغه حدود جى ــ نام Jih-nam* [أنّام Annam] يهدى العاج وقرون الخرتيت وقواقع السلاحف البرية . وإلى ذلك الوقت يرجع الاتصال المباشر بهذه البلاد . ولا تشتمل قائمة هدايا الوفد على جواهر ما ، مما يثير الشك فى الرواية » . ويحتمل أن «الوفد» كان مؤلفاً من تجار أبحروا من شرق إفريقية ، فإن « هداياه » لم تضم نفائس من البحر المتوسط بل سلعاً إفريقية . وعدم ذكر الجواهر يؤيد الرواية أكثر مما يثير حولها الشك . فهذه الرحلات الرائعة ، من مصر إلى حدود الصين ، جعلت من اليونان الذين قاموا بها أسلافا للفرس والعرب فى مياه الشرق الأقصى(٣٧) .

وفى خلال القرن الثالث أخذت هذه التجارة اليونانية فى الذبول لاضمحلال الإمبراطورية الرومانية من الناحية الاقتصادية وانخفاض قيمة عملتها . ومصادرنا فى هذا الصدد شحيحة ، ولكن يدل على هذه

---

* صحته جى — نان Jih-nan . (المترجم)

(٣٧) بطليموس ، الكتاب الأول ، الفصل التاسع ، الأقسام الأول و١٣ و ١٤ ؛ والفصل ١٧ ، الأقسام ٢ — ٥ ؛ والكتاب السادس ، الفصل السابع ؛ والكتاب السابع ، الفصل الرابع . وهو — هان — سو ، الفصل ٨٨ ، الترجمة الإنجليزية بقلم هرت : China and the Roman Orient ، ص ٤٢ (المنقول عنه) . كذلك وورمنجتون ، ص ١٠٦ — ١٣٣ .

الحقيقة دلالة كافية أننا لا نكاد نجد أثراً للعملة الرومانية فى الهند بعد كَرَكَلاَّ Caracalla * (٢١٢ — ٢١٧)[٣٨] .

الإمبراطوريتان الساسانية والبيزنطية

أخلى البرت مكانهم فى إيران للأسرة الساسانية الفارسية حوالى **٢٢٥** م ؛ وفى إمبراطورية البحر المتوسط أصبحت القسطنطينية العاصمة بدلا من روما (٣٣٠) . وكان من شأن الوطنية الفارسية فى ناحية ، وانتقال مركز السلطان إلى الشرق فى ناحية أخرى ، أن ازدادت حدة الصراع بين الإمبراطوريتين العظيمتين ؛ وأعان على ذلك أيضاً الصراع الدينى بين المزديين والمسيحيين . وكان الحميريون فى جنوب بلاد العرب قد صاغوا من مملكة سبأ وغيرها دولة واحدة . وعلى الجانب الآخر من البحر الأحمر ، كانت مملكة أكسوم الحبشية تزداد قوة ومضاء .

ومراجعنا عن القرن الثالث والقرنين التاليين بالغة الشح . فما كان يحفز اليونان القدماء من فضول قوى يشمل كل ناحية من نواحى الحياة حل محله فى الأدب اهتمام مفرط بسعادة الروح . والمؤرخون والجغرافيون

---

* هو ماركوس أورليوس أنطونيوس . (المترجم)

(٣٨) م . رستوفتسف: The Social and Economic History of the Roman Empire (أكسفورد ، ١٩٢٦) ، ص ١٤٦ — ١٤٩ و٤٢١ ، مع الهوامش .

العرب فى القرون المتأخرة لم يخلفوا سوى قليل من المعلومات الأصيلة القيمة عن هذه الفترة السابقة للإسلام على طولها . والأدب الفارسى الذى تبقى لنا من هذه الفترة ، وما كتبه السريان فى مختلف العصور ، يتعلقان بالدين وحده تقريباً ؛ كما أن الآداب الهندية المختلفة كانت دائماً لا يعدلها شيء فى كراهتها للأمور الدنيوية . ولهذا لن نظفر إلا بمعلومات متناثرة قليلة عن الملاحة الشرقية فى هذا العصر(٣٩) .

ويبدو أن الساسانيين شجعوا الملاحة الفارسية ، التى لم يُقَدَّرْ لها الازدهار من قبل . فقد أسس أول ملوكهم ، أردشير الأول (٢٢٥ — ٢٤١) ، عدة موانىء بحرية ونهرية . وعقد نرسى (٢٩٢ — ٣٠٢) صلات مع «زند أفريك شاه» ، أى ملك شعب الزنج فى شرق الصومال . وفى أوائل القرن الرابع نجد عرب البحرين والساحل وراءها يعبرون الخليج الفارسى للإغارة على الإمبراطورية الفارسية (حوالى ٣١٠) ؛ وبعد ذلك بسنوات قلائل رد الملك الساسانى سابور الثانى على هذه الغارة بمثلها ، وذبح كثيراً من سكان البحرين وأقام فيها جالية من الفرس . وفى أخريات ذلك القرن قال المؤرخ اللاتينى أميانوس ماركلينوس

---

(٣٩) انظر عن الأدب البهلوى ا . ج . براون E. G. Browne : A Literary History of Persia (كمبردج ، ١٩٢٩) ، الجزء الأول ، ص ٧ و ١٠٤ — ١١٠ .

Ammianus Marcellinus ، وهو يصف مملكة الساسانيين ، إن الخليج الفارسى كان يعج بالملاحة ، وإن السفن البحرية كانت تختتم رحلاتها فى تيريدون عند مصب الفرات — وظهور هذا الاسم القديم من جديد أمر يبعث على الدهشة . ويوصف العرب المجاورون بأن لهم عدة موانىء محمية ومراسى ، وأنهم قادرون على استغلال ثروات البر والبحر معاً . وتقول رواية تاريخية صينية تشمل الفترة الممتدة من ٣٨٦ إلى ٥٥٦ م « إنك تستطيع أيضاً الذهاب إلى تا ـ تسن [سوريا] من الحدود الغربية لبارثيا [فارس الآن] ، متتبعاً ساحل البحر المتعرج قاطعاً حوله أكثر من عشرة آلاف « لى » li [ألف ميل] » . ويسجل مصدر صينى آخر وجود تجارة بحرية فى القرن الخامس بين الصين وكل من الهند وشرق إفريقية وسوريا ؛ وإذا جاز لنا الاستدلال بأحوال متأخرة بعض الشىء قلنا إن السفن الصينية ربما كانت تلتقى فى موانىء سيلان بالسفن القادمة من الغرب على اختلاف جنسياتها . وقد لاحظ الحاج الصينى فا ـ هِنْ Fa-hien وجود « كثير من التجار السبئيين (Sā-Bo) » فى سيلان عام ٤١٤ [٤٠] .

---

(٤٠) تاريخ الطبرى ، ط م . ى . دى جويه M. J. de Goeje وغيره (ليدن Leyden ، ١٨٧٩ — ١٩٠١) ، القسم الأول ، الجزء الثانى ، ص ٨٢٠ و ٨٣٦ و ٨٣٨ — ٨٣٩ ؛ وأميانوس ماركلينوس : Res gestae ، =

ومما يدل على مدى اضمحلال صلات اليونان والرومان بالهند خلال هذه القرون أن اسم « الهنود » نفسه أصبح الكتاب يطلقونه كثيراً على الأحباش والحميريين . وإنني أرى ، وإن بدا هذا مني استدلالا بشيء

= الكتاب ٢٣ ، الفصل السادس ، الأقسام الثاني و ٥ ٤ و ٤٦ ؛ كذلك وي ـ سو Wei-shu ، الفصل ١٠٢ = هرت ، ص ٤٨ (المنقول عنه) ، وسونج ـ سو Sung-shu ، الفصل ٩٧ = هرت ، ص ٤٦ ؛ وكوزماس ، الكتاب ١١ ، القسم ٣٣٦ . و ا . هرتسفلد Paikuli : E. Herzfeld ، الجـزء الأول (برلين ، ١٩٢٤) ، ص ١١٩ . ونقش نرسي ، س ٤٥ . وهـ . حسن : A History of Persian Navigation (لندن ، ١٩٢٨) ، ص ٥٩ وما بعـدها . و The Travels of Fa-Hien ، ترجمة ج . لج J. Legge الإنجليزية (أكسفورد ، ١٨٨٦) ، ص ١٠٤ .

ويشتط ج . فران G. Ferrand في بحثه L'élément persan dans les textes nautiques arabes بمجلة Journal Asiatique ، المجلد ٢٠٤ (أبريل — يونيه ١٩٢٤) ، ص ١٩٣ — ٢٥٧ ، حين يزعم أن زنج العربية معطشة أو غير معطشة مأخوذة من زنك أو زنج (المترجم : الصواب زنـگ) . فمن الغريب أن يستعير العرب من الفرس البعيدين اسماً لجيرانهم في شرق إفريقية . وتدل الصيغتان اليونانيتان أزنيا Azania (بريبلوس ، الفصل ١٦) وزنجيس Zingis (بطليموس ، الجغرافيا ، الكتاب الرابع ، الفصل السابع ، القسم الرابع) على أن هذا الاسم كان مستعملا قبل بدء التجارة الفارسية بزمن طويل .

(المترجم : يسمى كوزماس (القرن السادس الميلادي) الزنج « زنجيون » Zingion . انظر جلازر (المرجع المذكور في هامش ١٧ ، ص ٢٠٣ أسفل) وبيوري (المرجع المذكور في هامش ٤٢ ، الجزء الثاني ، ص ٣٢٠ ، هامش ٥) . وانظر كذلك شف (المرجع المذكور أولا في هامش ١٦ ، ص ٩٢) .)

غير ثابت ، أنه يجب تطبيق هذا التفسير على العبارتين الآتيتين اللتين ترجعان إلى النصف الأول من القرن الثالث : ففي عصر جلينوس Gallienus (٢٥٣ — ٢٦٨)، نعلم أن « الإمبراطور » الثائر أيمليانوس Aemilianus فى مصر كان حين أسر يعد حملة ضد « الهنود » ؛ هذا إلى أن فيرموس Firmus ، التاجر الشرقى الغنى ، « كان كثيراً ما يبعث بالسفن التجارية إلى الهنود » من مصر (حوالى ٢٧٥) . فلا يحتمل أن الهنود الحقيقيين هم الذين تعنيهم هاتان العبارتان . وفى أواخر هذا القرن بعث أحد ملوك أكسوم بحملة من ميناء أدولس أخضعت العرب على ساحل الحجاز ، وقضت إلى حين على ما كانوا يمارسونه من قديم الزمن من قرصنة . ولم تلبث مملكة أكسوم أن غزت اليمن وضمت إليها حميَرا ؛ ولكن لم يدم هذا الوضع طويلا ، فقد استعادت اليمن استقلالها قبل منتصف القرن الرابع . وحوالى عام ٣٤٥ ذهبت إلى هناك بعثة دينية مسيحية تؤمن بمذهب أريوس Arius ، وكان يقودها ثيوفيلوس Theophilus ، وهو « هندى » نشأ فى جزيرة « ديبوس » Dibos ، ولعلها سوقطرة (دفيبا سوخاتارا) . وقد أسست هذه البعثة كنيسة فى عدن Adane (Arabia Eudaemon) ، التى كانت سوقاً وميناء لكبار التجار اليونان والرومان؛ ومعنى هذا أن هؤلاء التجار كانوا يقصدون إليها فى رحلات منتظمة من مصر ، وكانت لهم فيها جالية من صغار

التجار بلغت من الكبر حداً احتاجت معه إلى كنيسة خاصة . وكان على الطرف الشمالى من البحر الأحمر ميناءا القلزم وأيلة ؛ ولم تعد تذكر ليوكى كومى ، وإن لم تزل قائمة حتى نهاية القرن الثالث[٤١] .

وعلى العكس من هذا الغموض الطويل الأمد توافرت لنا معلومات كثيرة عن الربع الثانى من القرن السادس . فقد ضمن بروكوبيوس ، مؤرخ عهد جستنيان ، كتابه عن « الحروب الفارسية » قسما قصيراً عن الأحداث والأماكن حول البحر الأحمر يلقى عليها ضوءاً قوياً . واستطاع الجغرافى النظرى كوزماس إنديكوبليوستيس الكتابة عن التجارة فى

---

(٤١) Historia Augusta ، الكتاب ٢٤ ، الفصل ٢٢ ، القسم الثامن ؛ والكتاب ٢٩ ، الفصل الثالث ؛ وكوزماس ، الكتاب الثانى ، القسمان ١٤٢ و ١٤٣ (نقش أدولس الثانى) ؛ وفيلوستورجيوس Philostorgius : Church History ، الكتاب الثالث ، الفصول ٤ — ٦ . وانظر فى معنى « الهنود » فيلوستورجيوس ، الكتاب الثانى ، الفصل السادس ؛ وبروكوبيوس Procopius وكوزماس الخ فى مواضع عدة . و ا . لتمان E. Littmann مع آخرين : Deutsche Aksum Expedition ، أربعة أجزاء (برلين ، ١٩١٣)، وك . روسينى C. Rossini فى بحثه Expéditions et possessions des Habasât en Arabie ، مجلة Journal Asiatique ، السلسلة ١١، المجلد ١٨ (يولية — سبتمبر ١٩٢١) ، ص ٥ — ٣٦ ؛ وكامرر : La mer Rouge ، القسم الأول ، الجزء الثالث ، ص ٢٠٧ — ٢١٠ و ٢١٤ — ٢١٥ ؛ ون . رودوكاناكس فى Handbuch der altarabischen Altertumskunde ، الجزء الأول (كوبنهاجن ، ١٩٢٧) ، ص ١١٥ — ١١٦ .

البحر الأحمر وماوراءه مستعيناً بمعلوماته الشخصية ، إذ كان قد زار أدولس تاجراً فى صدر شبابه ، كما أبحر مرة إلى ما وراء باب المندب . ويتحدث كتاب « استشهاد القديس الحارث » Martyrdom of St. Arethas ، وهو لمؤلف مجهول ، عن غزوة حبشية لليمن * . هذا عدا فقرات قليلة فى جون ملالاس John Malalas والطبرى وغيرها تكمل ما يقوله أولئك المؤلفون .

وكان الوضع التجارى فى هذه الفترة على هذا النحو : كانت سيلان مركز التجارة البحرية بين الصين والشرق الأدنى . فكانت سفن الصينيين وسائر شعوب الشرق الأقصى تسير غرباً حتى سيلان ، وكانت التجارة فيما بين سيلان والمناطق الواقعة غربها فى أيدى الفرس والأكسوميين . وكانت السفن التجارية اليونانية تمضى حتى أدولس أو تتجاوز أحياناً باب المندب قليلا . أما الملاحة العربية فلا نسمع عنها شيئاً أبداً (٤٢) .

* « القديس » الحارث هو زعيم قبيلة الحارث بن كعب ، وكان من نصارى اليمن الذين قضى عليهم ذو نواس (وسيرد ذكره فيما بعد) . وقد ضاع الأصل السريانى للكتاب المشار إليه ، ولكن وصلت إلينا الترجمة اليونانية . انظر بيورى (المرجع المذكور فى هامش ٤٢ ، الجزء الثانى ، ص ٣٢٤ ، الهامش الأول) . (المترجم)

(٤٢) ج . ب . بيورى J. B. Bury :

= History of the Later Roman Empire

وكان للفرس نشاط ملحوظ فى الملاحة خلال القرن السادس. فكوزماس يتحدث عن سفن فارسية فى موانىء سيلان ، وعن حركة تبشيرية نسطورية يبعث القائمون عليها بطارنة فرس إلى تلك الجزيرة. وكان الفرس هم الوسطاء فى تجارة الحرير بين الصين والغرب ، سواء سلكت طريق آسيا الوسطى صادرة عن الـ «سيريس» Seres أوالطريق البحرى صادرة عن الـ « سيناى » Sinae * ؛ وكانوا يشترون الحرير الوارد بالبحر فى أسواق سيلان ويصدرونه إلى موانئهم فى فارس. واسم الصين نفسه كما عرفه كوزماس فارسى الصيغة ، وهو « تسينستان » Tsinistan . ويقول هذا الجغرافى الورع : « لاأحد يركب البحر أو يقيم على الأرض فيما وراء تسينستان » . ومن المحتمل أيضاً أن الفرس كانوا يسيرون السفن من الأُبُلَّة (أبولوجوس) إلى الصين قبل الإسلام ،

= (لندن ، ١٩٢٣) ، الجزء الثانى ، ص ٣١٦ — ٣٣٣ (المترجم : صحته ٣١٦ — ٣٢١) .

* يقول المؤلف فيما بعد (الملحق الأول للفصل الأول) إن الاسم «سيريس» يراد به دائماً الصينيون إذا جىء إليهم براً ، فإذا جىء إليهم بحراً (من الهند) سموا «سيناى» . ويقول طومسون (History of Ancient Geography ، ص ١٧٤) إن المعتقد أن الاسم « سيريس » مشتق من اسم الحرير فى اللغة الصينية (هو sîr أو sêr كما فى دائرة المعارف الإسلامية ، مادة China ، النسخة الإنجليزية ، المجلد الأول ، ص ٨٣٩ ب) . وانظر فى هذين الاسمين أيضاً حزين : Arabia and the Far East ، ص ١٠٩ — ١١٠ و ١٢١ — ١٢٢ . (المترجم)

وأقل من هذا احتمالا وإن كان ممكناً أن سفن الصين كانت تأتى إلى الخليج الفارسى . وقد درسنا الأدلة المتعلقة بهذه المسائل فى ملحق ذيلنا به هذا الفصل . وأنشأ الفرس كنائس فى ميناءى مالى Male على ساحل مالابار وكليانا Calliana بالقرب من بومباى * . ويقول الجغرافى العربى ابن رُسْتَه إن السفن البحرية الهندية قبل الإسلام كانت تصعّد فى نهر دجلة حتى المدائن (كتيسيفون Ctesiphon) . ويقول الطبرى إن الأُبُلَّة كانت تسمى قبل الإسلام « فرج الهند » — فقد كانت العلاقات البحرية بين هذا الميناء والهند وثيقة إلى حد بعيد . ويقول أيضاً إن حاكمها الفارسى كان يحارب الهند فى البحر ، وهذا يدل على وجود قراصنة من الهنود فى الخليج الفارسى أو خليج عمان . فإذا انتقلنا إلى مياه جنوب الجزيرة العربية وجدنا للفرس كنائس فى سوقطرة . وكان فى أدولس سفن فارسية . ولا ريب أنها زارت حمير ، وهذا يلقى بعض الضوء على الحملة التى شنها الفرس على اليمن والتى سنذكرها فيما بعد ؛ ولكن التأثيرات الدينية فى اليمن فى ذلك الوقت تعكس صلات بأكسوم والإمبراطورية البيزنطية قبل أى شىء آخر [٤٣] .

---

* كليانا (عند كوزماس) أو كاليينا Calliena (فى بريپلوس) هى كليان Kalyan الآن ، على الشاطىء الشرقى من ميناء بومباى . (المترجم)

(٤٣) كوزماس ، الكتاب الأول ، القسم ١٣٨ (المنقول عنه)؛ والكتاب =

ومما يبعث على الدهشة أن نجد الأحباش يركبون البحر ، فإننا لا ننظر إليهم على أنهم من الشعوب المتمرسة بالبحار . ولكن كوزماس يشير إلى وجود ملاحين من أدولس فى موانىء سيلان ، ويؤيد بروكوبيوس ذلك . وفى أبيات طرفة التى أوردناها فى صدر هذا الفصل وصف لسفينة (المترجم : الصواب « لسفن ») بأنها « عَدُولية » أو « عَدَوْلية » ؛ فإن كان يراد بهذا « سفينة من أدولس » (المترجم : الصواب « سفن من أدولس ») ، دل على وجود سفن أدولس فى

= الثالث ، القسمان ١٧٨ و ١٧٩ ؛ والكتاب ١١ ، القسمان ٣٣٦ و ٣٣٨ ؛ و Martyrdom of St. Arethas ، الفصل ٢٧ وما بعده ، فى Patrologia Graeca ، المجلد ١١٥ (باريس ، ١٨٩٠) . وابن رستة ، كتاب الأعلاق النفيسة ، ص ٩٤ (المترجم : صحته ٩٥) ، فى Bibliotheca Geographorum Arabicorum ، المجلد السابع (ليدن سنة ١٨٧٩ (المترجم : صحته ١٨٧٠) وما يليها) ؛ والطبرى ، القسم الأول ، الجزء الرابع ، ص ٢٠٢٣ . ويقول ثيوفيلاكتوس سيموكتّا Theophylactus Simocatta فى Histories (ط تويبنر Teubner) ، الكتاب الخامس ، الفصلان السابع والثامن ، إن يهودا من الفرس كانوا يتجرون فى « البحر الإريثرى » Erythraean Sea ، أى المحيط الهندى وربما أيضاً البحر الأحمر ، ولكن لا يمكن القول إنهم كانوا أيضاً ملاحين أو أصحاب سفن . وانظر ا. م. دى فيار U. M. de Villard فى بحثه Note sulle influenze asiatiche nell'Africa orientale بمجلة Rivista degli Studi Orientali ، المجلد ١٧ (يولية ١٩٣٨) ، ص ٣٠٣ — ٣٤٩ . وقد أوردنا فى الملحق الذى ذيلنا به الفصل الأول مراجع عن الملاحة الصينية .

الخليج الفارسى ، فمياهه هى التى كان يعرفها شاعر الحيرة ويألفها . ولعل سفن الحبشة هى التى كانت تنقل العاج الذى كانت أكسوم ، كما يقول كوزماس ، تصدره إلى الهند وفارس وحمير والإمبراطورية الرومانية[٤٤] .

وكان التجار اليونان فى البحر الأحمر يسلكون طريقين . أحدهما يمتد من الإسكندرية مصعّدا فى النيل ، ثم يعبر الصحراء إلى أحد الموانىء ، ومنه يسلك البحر الأحمر حتى أدولس ، ثم إلى أكسوم ، عاصمة الحبشة ، فى الداخل إذا دعت الضرورة . وكان الطريق الآخر يبدأ من أيلة ، ويمتد على طول الشاطىء العربى ؛ وكانت السفن ترسو إذا جن الليل عند أحد المراسى الطبيعية على ذلك الشاطىء خوفاً من مضاحله* . وقد يكون المقصد أحد موانىء حمير ، وكان ثمة أيضاً يونان فى سوقطرة ؛ ولكن لا ريب فى أن أدولس كانت عندئذ أهم مركز للتبادل التجارى

(٤٤) كوزماس ، الكتاب ١١ ، الأقسام ٣٣٦ — ٣٣٩ ؛ وبروكوبيوس ، Persian Wars ، الكتاب الأول ، الفصل ٢٠ ، الأقسام ٩ — ١٣ ؛ ومعلقة طرفة ، البيت الرابع . وس . فرنكل Die aramäischen Fremdwörter im Arabischen ، ص ٢١٦ (المترجم : الصواب ٢١٤) ؛ وفيه فصل عن الملاحة فى البحار «Schiffahrt und Seeverkehr» ، ص ٢٠٩ — ٢٣٢ .

* جمع مضحل وهو المكان يقل فيه الماء . (المترجم)

بين الإمبراطورية البيزنطية وبلاد المحيط الهندى[٤٥] .

فهذا عن الفرس والأحباش واليونان . بل إن أهل بربريا Barbaria ، أى شمال الصومال ، أصبحوا هم أيضاً من رجال البحر . فماذا حدث للعرب ؟ إذا كان كوزماس وغيره لا يذكرون عن ملاحتهم شيئاً ، فليس هذا دليلا على أنه لم يكن لهم من الملاحة شيء ؛ ولكنه يدل فى جلاء على أن سفنهم لم يكن لها شأن ملحوظ فى أعالى البحار . وكان هذا الاضمحلال جزءاً من الاضمحلال الاقتصادى العام الذى أصاب بلاد العرب الجنوبية فى القرن السادس . ولم يلبث أن تبعه خضوع حمير من الناحية السياسية لدول غير عربية حتى مجىء الإسلام . ففى عام ٥٢٤ أو ٥٢٥ سيَّر إلَّ أصبحا ، ملك أكسوم ، بعد استعدادات دقيقة ، حملة كبيرة من أدولس عبرت البحر إلى أرض اليمن . وقد لقى الجنود الأحباش

(٤٥) ملالاس ، الكتاب ١٨ ، الأقسام ٤٥٦ — ٤٥٩ ؛ ونونوسوس Nonnosus ، قطعة فى Historici Graeci Minores ، المجلد الأول ، ص ٤٧٤ — ٤٧٥ ؛ وبروكوبيوس ، Persian Wars ، الكتاب الأول ، الفصل ١٩ ، الأقسام ١ — ١٦ ، والفصل ٢٠ ، القسم الرابع ؛ وكوزماس ، الكتاب الأول ، القسم ١٣٩ ، والكتاب الثانى ، القسم ١٤٠ ، والكتاب الثالث ، القسمان ١٧٨ و ١٧٩ . ويذكر أنطونينوس مارتير Antoninus Martyr : De locis sanctis (حوالى ٥٧٠ م) ، فى Itinera Hierosolymitana ، ط توبلر Tobler ومولينير Molinier ، المجلد الأول ، ص ١١٣ و ١١٥ ، أن « أبيلا » Abila (أيلة ؟) والقلزم كانتا نهاية مطاف السفن القادمة من « الهند » .

مقاومة عند نزولهم إلى الشاطىء ، ولـكن لم يكن لذى نواس ، طاغية حمير ، أسطول يحارب به العدو فى البحر . وقد أقام الأحباش سلطاناً فى حمير ؛ وكانوا يستطيعون تبرير ذلك مفتخرين بأصلهم العربى ورسالة المسيحية التى يحملون لواءها(٤٦) .

وبعد ذلك بسنوات قلائل (عام ٥٣١) ، بعث الإمبراطور المسيحى جستنيان Justinian ، كما يقول بروكوبيوس ، بوفد إلى أكسوم ، وهذا دليل على التنافس الاقتصادى فى ذلك العصر . وقد طلب جستنيان

(٤٦) Martyrdom of St. Arethas ، الفصل ٢٧ وما بعده ؛ وبروكوبيوس ، الـكتاب الأول ، الفصل ٢٠ ، القسمان الأول والثانى . وملالاس ، الـكتاب ١٨ ، الأقسام ٤٣٣ — ٤٤٤ ؛ والطبرى ، القسم الأول ، الجزء الثانى ، ص ٩٢٦ و٩٢٩ ؛ وكوزماس ، الـكتاب الثانى ، القسمان ١٤٠ و١٤١ . وبيورى : Later Roman Empire ، الجزء الثانى ، ص ٣٢٢ وما بعدها . ويرى بيورى (المترجم : ص ٣٢٣ ، هامش ٤ ، متابعاً جويدى Guidi) أن اليمن استهدفت لغزوة حبشية أخرى قبل ذلك بسنوات قلائل ، ولـكن ليس ثمة أدلة على ذلك حقاً . ويقول الطبرى إن ملك الحبشة لم تـكن لديه سفن لنقل جنوده عبر البحر ، فأرسل إليه الإمبراطور الرومانى بعضاً منها ؛ ولـكننا نعلم من الـكتاب اليونان أنه كان لدى الأحباش سفن تجارية . وقد ضاعت لسوء الحظ الفصول المتعلقة بهذا الموضوع من كتاب الحميريين Book of the Himyarites السريانى ، الذى نشره ا . موبرج A. Moberg (لند Lund ، ١٩٢٤) ، ولـكن يبين لنا الناشر (المترجم : فى ص XXVI وما بعدها) أن هذا الـكتاب كان المصدر الأساسى الذى استُقى منه كتاب Martyrdom of St. Arethas

من الأحباش « أن يشتروا الحرير من الهنود [سكان الهند]* ويبيعوه للرومان ؛ فيكسبوا بذلك ربحاً طائلا، يأتون به فى الواقع للرومان، إذ لن يضطروا [أى الرومان] بعد ذلك إلى إرسال مالهم إلى أعدائهم [الفرس] » . فوافق الأحباش ، ولكنهم عجزوا عن الوفاء بوعدهم . « فقد كان من المستحيل على الإثيوبيين أن يشتروا الحرير من الهنود ، لأن التجار الفرس ، الذين كانوا لقرب بلادهم يقيمون فى الموانىء [موانىء سيلان] التى تأتى إليها سفن الهنود أول ما تأتى ، اعتادوا دائماً شراء الشحنات بأسرها » . ولكن ليس جوار الفرس لسيلان سبباً مقنعاً ؛ ولعل الحقيقة هى أن التجار الفرس كانوا عملاء لأهل سيلان منذ عهد طويل ، فلم يشأ هؤلاء الإساءة إليهم بالتعامل مع منافسيهم . ولكن هذه المشكلة التى كانت تواجه الإمبراطورية البيزنطية حلت بعد ذلك بعشرين سنة ، حين عرفت دودة القز التى أُتى بها سراً من الصين إلى الغرب بطريق البر (٤٧) .

---

* أى الهنود الحقيقيين ، فإن اسم الهنود — كما قال المؤلف فى ص ٩٣ — كان يطلق كثيراً فى القرن الثالث والقرنين التاليين على الأحباش والحميريين . (المترجم)

(٤٧) بروكوبيوس ، Persian Wars ، الكتاب الأول ، الفصل ٢٠ ، الأقسام ٩ — ١٣ (المنقول عنها) (يورد المؤلف هنا بيانات عن هذا الكتاب سبق ذكرها) ؛ وملالاس ، الكتاب ١٨ ، الأقسام ٤٥٦ — ٤٥٩ ؛ =

ولم يستطع ملوك أكسوم فرض سيطرة قوية على ممتلكاتهم في بلاد العرب . فقد ثار الحاكم أبرهة وجنوده (حوالى عام ٥٤٠) ، ولم تفلح حملتان فى إخضاعهم . وفى آخر الأمر اعترفت مملكة أكسوم بسلطة الحاكم على أن يؤدى جزية . وقد دامت هذه الإمارة المتواضعة نحو ثلاثين سنة ، إلى أن انتزعها الفرس من الأحباش (حوالى ٥٧٠) . وكان الإمبراطور الساسانى كسرى أنو شروان يستجيب فى ذلك لنداء من الحميريين (المترجم : على لسان سيف بن ذى يزن فى رواية الطبرى) . وتقول أكثر الروايات تفصيلا إنه أرسل ثمانى سفن تقل ٨٠٠ رجل أطلق سراحهم من السجون ، وعليهم رجل يدعى وَهْرِزْ ؛ فغرقت سفينتان فى البحر ، ولكن نزل الرجال الستمائة الباقون إلى البر وخلعوا الحاكم الحبشى . وقد تيسر هذا الفتح بمساعدة قوات محلية (المترجم : أعدها سيف بن ذى يزن) . ونُصِّب أحد الحميريين (سيف بن ذى يزن) فى أول الأمر أميراً تابعاً ، ولكنه لم يستطع الدفاع عن سلطانه ضد الأحباش ؛ فتولى حكام من الفرس زمام البلاد بعد تعزيز الحامية الفارسية

= وانظر نتوسوس فى Hist. Gr. Min. ، المجلد الأول ، ص ٤٧٤ — ٤٧٥ : بعثة نتوسوس المتأخرة (المترجم : أرسله جستنيان إلى الحبشة واليمن ومعد) . ويضيف ملالاس أنه طلب إلى الأحباش أن يأتوا بسلع عبر أراضى حمير التى كانوا يحكمونها . وهذا يشير إلى أنه كان لحمير نصيب ما فى التجارة الهندية . وانظر عن ديدان القز بروكوبيوس ، Gothic Wars ، الكتاب الرابع ، الفصل ١٧ .

إلى أن جاء الفتح الإسلامى (٤٨)

وهكذا قُدِّر أن يكون الحميريون ضئيلى الشأن فى الجزيرة العربية على عهد الرسول الكريم . فإن التاريخ فى تطوره الغامض كان قد نقل مركز الحيوية إلى العرب الشماليين ، ومملكتي الحيرة وغسان ، ووسط الجزيرة الذى لم يكن قد تكشف عن قواه بعد . ولم يكن هؤلاء الأقوام رجال بحر ، وإنما قدرت لهم ظروفهم الجغرافية أن ترتبط حياتهم بتجارة القوافل القادمة من الجنوب إلى الشمال حاملة ثروات إفريقية وآسيا إلى الإمبراطوريتين اللتين كانتا تفرضان سلطانهما على الشرقين الأدنى والأوسط فى ذلك الوقت . والحق أن القرآن يعكس شعوراً بالبحر ينبض بالحياة ، ويمثل لنعم الله بإشارات عدة إلى منافع البحر وأخطاره . والحق أيضاً أن قبيلة قريش فى مكة كانت على صلة وثيقة بالحبشة عبر البحر الأحمر ، بدليل هجرة نفر من أوائل المسلمين إلى تلك البلاد (حوالى ٦١٥) . ولكن يبدو أن قريشا لم تكن لها سفن خاصة بها ، فقد عجزت عن مطاردة المهاجرين الهاربين فى البحر . وكانت تقنع بالانتظار

(٤٨) بروكوبيوس ، Persian Wars ، الكتاب الأول ، الفصل ٢٠ ، الأقسام ٣ — ٨ ؛ والطبرى ، القسم الأول ، الجزء الثانى ، ص ٨٩٨ و ٩٤٨ و ٩٥٧ — ٩٥٨ الخ . وت . نولدكه T. Nöldeke :
Geschichte der Perser und Araber zur Zeit der Sasaniden
(ليدن ، ١٨٧٩) ، هوامش ص ١٦٦ و ٢٢٣ و ٢٢٤ و ٢٣٦ — ٢٣٧ .

حتى تتحطم سفينة أجنبية على شاطئها ، فقد استعمل فى سقف الكعبة خشب استخلص من حطام سفينة يونانية . وقلما يتضمن الشعر الجاهلى الذى كان ينشده عرب الصحراء أكثر من إشارة عابرة إلى البحر (٤٩) .

وعلى الساحل الشرقى ، كان للبحرين وعمان ملاحتهما ، فإننا نجد

(٤٩) القرآن الكريم ٦ : ٩٧ (وهو الذى جعل لكم النجوم لتهتدوا بها فى ظلمات البر والبحر) — ومعنى هذا أن الملاحة على هدى النجوم كانت مألوفة ؛ ١٠ : ٢٢ — ٢٣ [لا ٢٣ — ٢٤ كما يقول المؤلف] (أخطار البحر) ؛ ١٦ : ١٤ (منافع البحر) ؛ ١١ : ٤٠ — ٤١ و ٥٤ : ١٢ (سفينة نوح) ؛ ٢٥ : ٥٣ [لا ٥٥ كما يقول المؤلف] و ٣٥ : ١٢ [لا ١٣ كما يقول المؤلف] (البحران ، عذب فرات وملح أجاج) . والطبرى ، القسم الأول ، الجزء الثالث، ص ١١٣٥ و ١١٨١ — ١١٨٢ و ١٦٤٠ — ١٦٤١ و ١٦٤٥ و ١٦٨٥ — ١٦٨٦ ؛ والبلاذرى ، فتوح البلدان ، ط م . ى. دى جويه (ليدن ، ١٨٦٦) ، ص ٧٧ — ٧٨ . كذلك و. بارتولد W. Barthold فى بحثه Der Koran und das Meer ، مجلة Zeitschrift der deutschen morgenländischen Gesellschaft ، السلسلة الجديدة ، المجلد الثامن (١٩٢٩) ، ص ٣٧ — ٤٣ . وكانت الشعيبة والجار ما فى الحجاز من « موانىء » ، إذا أمكن تسميتهما كذلك ؛ وتذكر جدة أيضاً (الطبرى ، القسم الأول ، الجزء الثالث ، ص ١٦٤٥) ، ولكن يحتمل أن ذلك نتيجة خطأ فى حساب الزمن . وكان فى مكة جالية حبشية ، تضم جنوداً مرتزقة والعبد بلالا ، أول مؤذن فى الإسلام ؛ وانظر عن ألفاظ الملاحة الدخيلة فى العربية من الحبشية فرنكل Aramäische Fremdwörter ، ص ٢١٠ — ٢١٥ ؛ (المترجم : الصواب أن فرنكل يتحدث فى ص ٢١٢ — ٢١٦ عن الألفاظ البحرية المشتركة بين العربية والحبشية .) وربما كان أصحاب السفن فى الشعيبة من الأحباش ، انظر بارتولد .

العرب يشنون منهما غارات عقب ظهور الإسلام . ولكن كان فى موانئهما عنصر فارسى قوى ، وكانتا قد أصبحتا تابعتين قليلا أو كثيراً للإمبراطورية الساسانية ؛ وكان كثير من عرب أزد فى عمان قد اعتنقوا المزدية . وربما كان المشتغلون بالملاحة فى الأُبُلَّة مزيجا من الفرس والعرب ؛ فقد كانت من مدن الإمبراطورية الفارسية الواقعة على الحدود العربية(٥٠) .

وإن ضعف عرب الشمال فى الملاحة ليساعد على تفسير الاتجاه الذى اتخذته الفتوحات الإسلامية الأولى . فقد كان من المحتمل أن يتجه التوسع إلى السودان والصومال . ولعل الرسول الكريم قد كتب إلى نجاشى الحبشة يطلب إليه الدخول فى الإسلام* ؛ ولكن لم تكن لديه الأداة البحرية التى تمكنه من فرض طلبه . وكانت ثمة طبعاً أسباب

(٥٠) البلاذرى ، ص ٧٨ و ٤٣١ — ٤٣٢ ؛ والطبرى ، القسم الأول ، الجزء الرابع ، ص ٢٠٢٣ ، والجزء الخامس ، ص ٢٥٤٦ — ٢٥٤٨ . ويتناول ل . كايتانى L. Caetani فى Annali dell' Islam (ميلانو ، ١٩٠٥ — ١٩٢٦) ، المجلد الثالث ، ١٦ هـ ، القسم ٣٢٨ ، مسألة جنسية الملاحين فى الخليج الفارسى . وس . س . ندوى S.S. Nadvi فى بحثه Arab navigation ، بمجلة Islamic Culture ، المجلد ١٥ (أكتوبر ١٩٤١) و ١٦ (يناير وأبريل وأكتوبر ١٩٤٢) .

* فى هذا إشارة إلى إنكار بعض المستشرقين كتب الرسول إلى الملوك والأمراء خارج جزيرة العرب . (المترجم)

أخرى جعلت المسلمين يتجهون إلى الشمال . فقد كان فتح الإمبراطوريتين البيزنطية والساسانية أجدى إلى حد بالغ ومن كل وجه من فتح مملكة أكسوم الفقيرة ، ولا سيما بعد أن أضعف بعضهما بعضاً أيما إضعاف نتيجة غزو الفرس لسوريا ومصر ، وكان محفوفا بالكوارث ، ثم نتيجة لدفع هذا الغزو (٦١٠ — ٦٢٨) .

ملحق بالفصل الأول

الملاحة المباشرة بين الخليج الفارسى والصين قبل الإسلام

قيل كثيراً إنه كانت ثمة تجارة بحرية مباشرة بين الإمبراطورية الساسانية والصين . ولـكن الأدلة قليلة ، ومن الضرورى أن نلاحظ فى عناية ودقة دلالة كل نص . وسأعالج النصوص التى تتعلق بهذا الموضوع واحداً بعد الآخر .

(أولا) رحالة صينى ، إى — تشنج **I-ching** ، الجزء الثانى ، الورقة ٥ ا ، الترجمة الإنجليزية بقلم ج . تاكاكوسو **J. Takakusu** : **A Record of the Buddhist Religion** (أكسفورد ، ١٨٩٦) ، **XXVIII** : « فى بداية الخريف [٦٧١ م] ... ، جئت إلى مدينة كوانج — تونج **Kwang-tung** ، حيث حددت ميعاداً لمقابلة صاحب سفينة « بوُ — سْ » **Po-sse** لركوبها إلى الجنوب ... وأخيراً ركبت البحر من ساحل كوانج — تشو **Kwang-chou** [كانتون] ... » . وقد حملته السفينة بعد ذلك إلى سومطرة .

فإذا كانت «بُوُ ـ سْ» هنا معناها «فارسية» (انظر الفصل الثانى ، ص١٩١ ، والهامش ٥٧) ، دل هذا على وجود ملاحة فارسية إلى الصين بعد قضاء المسلمين على الساسانيين بأقل من ربع قرن . ولكن لا يبدو من المحتمل أن الفرس بدأوا أولا هذه الرحلات الجريئة بعد هزيمة العرب لهم مباشرة ، وأدنى من ذلك كثيراً إلى التصديق أن هذه الرحلات ترجع إلى عصر الساسانيين .

(ثانياً) يؤيد هذه النتيجة ما يقوله البلاذرى ، فتوح البلدان ، ص ٣٤١ ، والطبرى ، القسم الأول ، الجزء الخامس ، ص ٢٣٨٣ (وهما على مايظهر يتبعان رواية واحدة) من أن الأُبُلَّة كانت زمن الفتح الإسلامى مرفأ السفن من الصين والهند وعمان والبحرين . وعبارة « السفن من الصين » فى الطبرى لا تشير ضرورة إلى السفن الصينية . بل إن عبارة « سفن صينية » عند ما يستعملها الجغرافيون والمؤرخون العرب تعنى قطعاً فى بعض الأحيان السفن الإسلامية التى تزور الصين — مثال ذلك « مركب صينى » ربانه فارسى ، فى كتاب بُزُرْك بن شهريار ، ص ٨٥ (وقد نقلنا عبارته فى صدر ملحق الفصل الثالث)* . (وانظر فيما بعد الفصل الثانى ، ص ٢٠٠) .

---

* عبارة بزرك أن عبهرة الكرمانى « صار أحد بانانية (أى ملاحى) مركب يختلف إلى الهند ، ثم تحول إلى مركب صينى ، ثم صار بعد ذلك ربانا » . ولا يفهم =

فما توافر لدينا من أدلة حتى الآن يسمح لنا بأن نرى أن سفن الفرس كانت فيما يحتمل تتجر مع الصين قبل الإسلام . أما أن السفن الصينية كانت تصل إلى الخليج الفارسى فى هذه الفترة ، فهذه مسألة أخرى . وقد استند بعض الباحثين فى التدليل على مثل هذه الرحلات إلى مواضع ثلاثة عدا ما يقوله الطبرى ، ومنهم مثلا ج . ت . رينو Relation des voyages faits par les Arabes etc. : J. T. Reinaud (باريس ، ١٨٤٥) ، ص XXXV ؛ و هـ . يول Marco Polo : H. Yule (لندن ، ١٩٠٣) ، ص ٨٣ ؛ ول . كايتانى : Annali dell' Islam (ميلانو ، ١٩٠٥ — ١٩٢٦) ، المجلد الثانى ، الجزء pt. الثانى ، ١٢ هـ ، القسم sect. ١٣٣ ، الهامش الأول ، والمجلد الثالث ، ١٦ هـ ، القسم ٣٢٨ ؛ و ا . هـ . وورمنجتون : The Commerce between the Roman Empire and India (كمبردج ، ١٩٢٨) ، ص ١٣٨ ، و ص ٣٥٨ ، الهامش ١٤٦ . ولكننى سأحاول التدليل على أن أيًّا من هذه المواضع الثلاثة ليس برهانًا صالحًا على أن سفن الصين كانت تقوم برحلات إلى الخليج الفارسى .

= من هذا أنه صار ربانا لهذا المركب الصينى خاصة ، ويوافقنا فى هذا المترجم الفرنسى لكتاب بزرك بن شهريار . انظر تعليقنا على هذا الموضع فى صدر ملحق الفصل الثالث . (المترجم)

(ثالثاً) المسعودى ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٢١٦ : كان نهر الفرات فيما مضى « ... (ف) يصبّ فى البحر الحبشى [جنوب الحيرة] . وكان البحر يومئذ فى الموضع المعروف بالنجف فى هذا الوقت ؛ وكان يقدم هنالك سفن الصين والهند ترد إلى ملوك الحيرة » . ولكن لا يمكن أخذ هذا القول مأخذ الجد ، فالبحر لم يصل قط إلى أى مكان بالقرب من النجف فى العصور التاريخية . ومما يؤكد الطابع الأسطورى لهذا القول الفقرة المماثلة الواردة فى الجزء الأول ، ص ٢١٩ ، حيث يذكر المسعودى أن هذا القول مأخوذ عن حديث لخالد بن الوليد (حوالى ٦٣٠) مع شيخ بلغ من العمر ٣٥٠ عاماً * !

(رابعاً) أميانوس ماركلينوس ، الكتاب ١٤ ، الفصل الثالث ، القسم الثالث : كانت باتنى **Batne** ، بالقرب من زيوجما **Zeugma** على الفرات الأعلى ، فى القرن الرابع مسرحاً لسوق تعقد فى سبتمبر من كل عام ، ويأتى إليها حشد كبير « للاتجار فيما يبعث به الهنود والسيريس ، وفى سلع أخرى بالغة الكثرة يؤتى بها إلى هناك بالبر والبحر » . ويستنتج وورمنجتون (الموضع المذكور) من ذلك أن الهنود والصينيين كانوا يصعّدون فى الخليج الفارسى لحضور هذه السوق . ولكن ليس لهذه النتيجة مايبررها . وكانت باتنى صالحة بطبيعتها لإقامة الأسواق فيها ،

* تسميه الرواية عبد المسيح بن عمرو بن قيس بن حيان بن بُقَيْلَةَ الغسانى . (المترجم)

لأنها كانت تقع عند ملتقى طريقين تجاريين هامين أو بالقرب منه : طريق من الخليج الفارسي يمتد شمالا خلال أرض الجزيرة مع الاستعانة بالبراغ* والإبل ؛ والطريق الآخر هو طريق القوافل الممتد عبر آسيا الوسطى وپارثيا (انظر إزيدور الخاراكسي : Parthian Stations ، ص ١) . وهنا نسأل : بأي الطريقين كان الصينيون يرسلون سلعهم ؟ والجواب على هذا نجده في الاسم « سيريس » ، فهو يعني دائماً الصينيين إذا جيء إليهم براً ، على عكس الاسم « سيناى » . ومهما يكن من شيء ، فإن أميانوس لا يقول إن الصينيين كانوا يجيئون ، بل يقول فقط إنهم كانوا يرسلون سلعهم .

(ويشير وورمنجتون أيضاً إلى بروكوبيوس : Wars ، الكتاب الثاني ، الفصل ١٢ ، القسم ٣١ ، ولكن لا يذكر هذا النص أي سوق ، وإنما يصف باتني بأنها « معقل صغير لا أهمية له ، يبعد عن الرُّها مسيرة يوم واحد » .)

(خامساً) سونج – سو ، الفصل ٩٧ (وهو يشمل الفترة من ٤٢٠ إلى ٤٧٨ م) يدل قطعاً على أن سفن الصين كانت تصل غربا حتى الهند ، ولكنني لا أرى أننا نستطيع أن نستخلص منه شيئاً أكثر

* جمع بَرْغ معرب barge ، وهو النقالة المائية : سفينة كبيرة مسطحة القاع لنقل البضائع (قاموس النهضة لإسماعيل مظهر) . (المترجم)

من ذلك . ولما كانت الفقرة غير واضحة تمام الوضوح ، فإننى أنقلها هنا تاركا الحكم للقارىء : « أمّا تا — تسن [سوريا] وتِن — تشو T'ien-chu [الهند] بعيداً فى المحيط الغربى ، فإننا نقول عنهما إن رُسُل أسرتى هان خبروا المصاعب الخاصة التى ينطوى عليها هذا الطريق ، ولكن على الرغم من ذلك سارت التجارة فى طريقها ، وأُرسلت السلع إلى القبائل الأجنبية ، تدفعها قوة الرياح بعيداً عبر أمواج البحر ... ومن هناك تأتى نفائس الأرض والماء جميعاً ، وكذلك الجواهر المصنوعة من قرون الكركدنّ والعقيق الأصفر ولآلىء الثعبان وقماش الأَزْبَتُوس* ... ؛ فضلا عن مذهب تجريد العقل تعبّداً لرب الكون [بوذا] — كل هذا جعل الملاحة والتجارة تمتد إلى تلك الأرجاء » . ترجمة ف . هرت China and the Roman Orient ؛ (ليبزج ، ١٨٨٥) ، ص ٤٦ .

فمن هذا كله أستنتج أنه ليس ثمة ما يثبت أن السفن الصينية كانت تقوم برحلات مباشرة إلى أرض الجزيرة قبل الإسلام . بل إننى أعتقد أن هذه الرحلات لم تتحقق طوال عدة قرون بعد ظهور الإسلام (انظر الفصل الثانى ، ص ٢٢١) . وتؤيد المصادر الصينية

---

* معرب asbestos ، وهو الحرير الصخرى «الأَمْيَنْت» (قاموس النهضة لإسماعيل مظهر) . (المترجم)

المتعلقة بهذا الموضوع هذه النتيجة؛ فإن ف . هرت و و . روكهيل : Chau Ju-Kua : W. Rockhill (سانت بطرسبرج ، ١٩١١) ، المقدمة ، ص ١٨ ، يقولان إن كويلون Quilon * فى الجنوب الغربى من الهند — وكانت يَنْـكات ** كانتونِ تأتى إليها فى القرن الثانى عشر — كانت أبعد نقطة بلغتها السفن الصينية غرباً حتى عهد أسرة منج Ming .

---

* هى كُولَمْ مَلِى عند الجغرافيين العرب ، كما سيأتى . انظر حزين : Arabia and the Far East ، ص ١٤٣ وهامش ٣ فيها . (المترجم)

** جمع يَنْك معرب junk : سفينة صينية (قاموس النهضة لإسماعيل مظهر) . (المترجم)

ملحق بقلم المترجم عن

أوفـــير (*)

هذه مشكلة شغلت الجغرافيين والمؤرخين منذ أكثر من ألفى سنة ، وما زالت دون حلّ قاطع . فالتوراة تحدثنا أن سليمان الحكيم ، ملك يهوذا (حوالى ٩٧٤ — ٩٣٢ ق . م) ، يعاونه حليفه الفينيقى حيرام ، ملك صور (٩٧٠ — ٩٣٦ ق . م) ، كان يبعث بسفنه إلى « أوفير » هذه لجلب الذهب ، وبضع سلع أخرى تتطلبها أبّهة ملكه العتيد . فأين كانت « أوفير » ؟ هنا اختلف العلماء وانقسمت الآراء .

(*) نورد فى آخر البحث قائمة بأسماء المراجع ، ولهذا نكتفى فى أثنائه بذكر أسماء المؤلفين وبعدها أرقام الصفحات من بحوثهم التى تضمها القائمة ؛ فإذا تعددت بحوث المؤلف الواحد أوردنا بعد اسمه رقم ١ أو ٢ مثلا إشارة إلى أن البحث المشار إليه هو الأول أو الثانى من بحوثه الواردة فى القائمة . وقد أثبتنا فى هذه القائمة المراجع التى اطلعنا عليها فعلا . أما البحوث التى ألممنا بها من طريق غيرها بعد أن أعيانا البحث عنها فى مصر والسودان ، فلم نوردها فى القائمة وإن أشرنا إليها خلال البحث .

وقد جعلنا هوامش البحث مسلسلة الأرقام ، حتى تتيسر الإشارة إليها عند الضرورة . وأثبتناها أيضا فى آخر البحث قبل قائمة المراجع .

ويحسن بنا قبل أن نفصل الآراء المختلفة أن نورد جميع الآيات التى ورد فيها ذكر « أوفير » صراحة أو ضمنا ، آخذين فى ذلك بنصّ الترجمة العربية المتداولة للكتاب المقدس .

فقد وردت « أوفير » اسماً للابن الحادى عشر من أبناء يُقْطان (قحطان) الثلاثة عشر ، وذلك فى سفر التكوين (١٠ : ٢٩ : [٢٨ : ... وسبأ] وأوفير وحَويلة ويُوباب . جميع هؤلاء بنو يقطان) وسفر أخبار الأيام الأول ١ : ٢٣ (نفس الألفاظ) . والأصحاح العاشر من سفر التكوين هو جدول أنساب لأبناء سام ، وحام ، ويافث ، أو بعبارة أدقّ للأمم التى كانت معروفة لليهود زمن وضع هذا الأصحاح من أسبانيا إلى فارس ، ومن آسيا الصغرى إلى جنوب الجزيرة العربية والحبشة ؛ والعلماء مُجْمعون على أنه ليس مبنياً على أساس الأجناس المختلفة ، ولكن على أساس الأوضاع الجغرافية . والأصحاح الأول من سفر أخبار الأيام الأول هو أيضاً جدول أنساب ، ولكنه متأخر عن الجدول الأول .

ووردت « أوفير » أيضاً اسماً للبلد الذى كانت تقصد إليه سفن سليمان . وذلك فى المواضع الآتية :

سفر الملوك الأول ٩ : ٢٨ : (٢٦ : وعمل الملك سليمان سفناً[1] فى « عِصْيُون جابر » التى بجانب « أيْلة » على شاطىء بحر « سوف » [البحر الأحمر] فى أرض « أدوم » . ٢٧ : فأرسل حيرام فى السفن[1]

عبيده النواتىّ العارفين بالبحر مع عبيد سليمان .) فأتوا إلى « أوفير » وأخذوا من هناك ذهباً أربعمائة وزنة وعشرين وزنة وأتوا بها إلى الملك سليمان .

نفس السفر ١٠ : ١١ : وكذا سفن[١] حيرام التى حملت ذهباً من « أوفير » أتت من « أوفير » بخشب الصندل[٢] كثيراً جداً وبحجارة كريمة .

نفس السفر ١٠ : ٢٢ : لأنه كان للملك [سليمان] فى البحر سفن[١] تَرْشِيش مع سفن[١] حيرام . فكانت سفن[١] ترشيش تأتى مرة فى كل ثلاث سنوات حاملة[٣] ذهباً ، وفضة ، وعاجاً ، وقروداً ، وطواويس . (المفهوم كما يقول جلازر (١ ، ص ٣٥٧ — ٣٥٨) وهُمل (٣ ، ص ٥٥٣ — ٥٥٤) أن السفن كانت تحمل هذه السلع من « أوفير » أو من موانىء على طول الطريق إليها ، ولهذا أوردنا هذه الآية مع الآيات التى تذكر « أوفير » صراحة . والمراد بسفن ترشيش ، على أرجح الآراء ، السفن الكبيرة .)

نفس السفر ٢٢ : ٤٩ (٤٨ فى الترجمة العربية) : وعمل يهوشافاط [ملك يهوذا ، حوالى ٨٧٣ — ٨٤٩] سفن[٤] ترشيش لكى تذهب إلى « أوفير » لأجل الذهب ، فلم تذهب لأن السفن[٤] تكسرت فى « عصيون جابر » .

سفر أخبار الأيام الثانى ٨ : ١٨ (رواية متأخرة منقولة عن الملوك الأول ٩ : ٢٨) : (١٧ : حينئذ ذهب سليمان إلى «عصيون جابر» وإلى « أيْلة » على شاطىء البحر فى أرض « أدوم » .) وأرسل له حورام [حيرام] بيد عبيده سفنا(٤) وعبيدا يعرفون البحر فأتوا مع عبيد سليمان إلى « أوفير » وأخـذوا من هناك أربعمائة وخمسين وزنة ذهب [فى الملوك الأول ٤٢٠ وزنة] وأتوا بها إلى الملك سليمان .

نفس السفر ٩ : ١٠ (رواية متأخرة منقولة عن الملوك الأول ١٠ : ١١) : وكذا عبيد حورام [حيرام] وعبيد سليمان الذين جلبوا ذهباً من « أوفير » أتوا بخشب الصندل(٥) وحجارة كريمة .

نفس السفر ٩ : ٢١ (رواية متأخرة منقولة عن الملوك الأول ١٠ : ٢٢) : لأن سفن(٤) الملك كانت تسير إلى ترشيش [تحريف عن « سفن ترشيش » فى سفر الملوك] مع عبيد حورام [حيرام] وكانت سفن(٤) ترشيش تأتى مرة فى كل ثلاث سنين حاملة ذهباً ، وفضة ، وعاجاً ، وقروداً ، وطواويس .

نفس السفر ٢٠ : ٣٦—٣٧(رواية متأخرة منقولة عن الملوك الأول ٢٢ : ٤٩) : فاتحد [يهوشافاط] معه [مع أَخَزْيا ملك إسرائيل] فى عمل سفن(٤) تسير إلى ترشيش [تحريف عن « سفن ترشيش » فى سفر الملوك ، فحلّت « ترشيش » محل « أوفير »] فعملا السفن(٤)

فى « عصيون جابر » . (٣٧) ... فتكسّرت السفن[٤] ولم تستطع السير إلى ترشيش .

ووردت عبارة « ذهب أوفير » على سبيل ضرب الأمثال فى سفر إشعيا ١٣ : ١٢ وسفر أيوب ٢٨ : ١٦ وسفر المزامير ٤٥ : ١٠ (٩ فى الترجمة العربية) وسفر أخبار الأيام الأول ٢٩ : ٤ .

ووردت كلمة أوفير بمعنى «الذهب الأوفيرى» فى أيوب ٢٢ : ٢٤ .

فالخلاصة أن « أوفير » وردت اسما لأحد أبناء يقطان ، وعَلَما على مكان اشتهر بالذهب الجيد ، فضُرب المثل « بذهب أوفير » فى الشعر والأسفار النثرية المتأخرة ، بل أصبحت أوفير وحدها كناية عن « الذهب الأوفيرى »[٦] . وقد لاحظنا أيضاً أن الملوك الأول ٩ : ٢٨ = أخبار الأيام الثانى ٨ : ١٨ وأن الملوك الأول ١٠ : ١١ ، ٢٢ = أخبار الأيام الثانى ٩ : ١٠ ، ٢١ وأن الملوك الأول ٢٢ : ٤٩ = أخبار الأيام الثانى ٢٠ : ٣٦ — ٣٧ .

وقد وردت « أوفير » فى الترجمة السبعينية Septuaginta [٧] فى ثمانى صور ، اثنتان منها مقاربتان للصيغة العبرية ، والست الباقية فى صدرها سين زائدة (= سوفير)[٨] . والترجمة اللاتينية للكتاب المقدس أو الفلجاتا Vulgata [٩] توردالكلمة عادة على نمط العبرية (أى Ophir) ، ولكن يلاحظ أنها ترجمت « أوفير » فى أيوب ٢٨ : ١٦ بالهند ، وهذا قد يدلّ

على أن الفكرة السائدة فى عصر المترجم هى أن « أوفير » فى الهند . والترجمة السريانية تتابع الأصل العبرى فى كتابة أوفير .

وهنا ننتقل إلى الكلام عن الآراء المختلفة حول مكان « أوفير ». فهذه الآراء يمكن تقسيمها ثلاثة أقسام أساسية ، إذ منها ما يجعل «أوفير» فى الهند ، ومنها ما يجعلها فى إفريقية ، ومنها ما يجعلها فى بلاد العرب .

١ — النظرية الهندية :

قلنا إن الترجمة اللاتينية للكتاب المقدس ترجمت « أوفير » بالهند . ونضيف إلى هذا أن يوسيفوس فلافيوس **Josephus Flavius** ، المؤرخ اليهودى (حوالى ٣٧ — حوالى ٩٥ م ؟) ، قال من قبل فى كتابه عن تاريخ اليهود [١٠] (الكتاب الثامن ، الفصل السادس ، الفقرة الرابعة) إن الأرض التى تسمى من قبل (فى زمن الترجمة السبعينية) « سوفيرا » **Sôpheira** ، وتسمى الآن « خروسى » **Chrysê** « الذهبية »[١١] ، تنتمى إلى الهند .

وفى العصور الحديثة نادى بهذه النظرية كريستيان لاسن **Christian Lassen** ، فقد قال فى كتابه **Indische Alterthumskunde** (جـ ١ (١٨٤٧) ، ص ٥٣٨ — ٥٣٩) إن « أوفير » هى أَبريا **Aberia** التى يذكرها بطليموس الجغرافى[١٢] ، وأَبْهِيرا **Abhîra** التى يذكرها

الجغرافيون السنسكريتيون ، على الساحل الغربى للهند بالقرب من مصب السند . وهو يستشهد بأن الأسماء العبرية لبعض السلع التي كانت تأتى من « أوفير » دخيلة فى العبرية من بعض لغات الهند . فاسم القرود فى العبرية (قُوفيم) مأخوذ من كَپِ Kapi فى السنسكريتية . والجزء الثانى من « شِنْهَبِّيم » « العاج » (= شن « سنّ » + *هبّيم « الفيل ») مأخوذ عن « إبْها » ibha فى السنسكريتية . و « تُـكِّيِّيم » « الطواويس » من سِيخِى sikhi فى السنسكريتية وتُوجِي togei فى اللغة التَّميليِّة Tamil (١٣) . واسم خشب الصندل فى العبرية (أَلْمُجِّيم) مأخوذ من فَلْجُو valgu فى السنسكريتية وفَلْجُمْ valgum فى التميلية . وأشار لاسن أيضا تأييداً لرأيه إلى مدينة سوفير Sophir القديمة فى الهند(١٤) ، وهى قريبة من بعض أسماء أوفير فى الترجمة السبعينية .

وقد نادى بالنظرية الهندية أيضاً رينان Renan (١١٩ و ١٢١ — ١٢٢) متابعاً لاسن ، وأُخِذ بها مع بعض التشكك فى تاريخ كمبردج للهند The Cambridge History of India (ج ١ ، ص ٢١٢) .

وفى الأعوام الأخيرة وجدت هذه النظرية نصيراً متحمساً فى شخص هورنل Hornell (١ ، ص ٢٤٤ ؛ ٢ ، ص ٧٢ — ٧٣) . فهو يرى أن « أوفير » لم تكن إلا سوقاً عظيمة على الساحل الغربى للهند ،

كان التجار يجلبون إليها الذهب من مناجم حيدرباد ، والتوابل[١٥] والأخشاب من مالابار ، والجواهر واللآلئ من سيلان ، لسد حاجة الملك سليمان . وهو يرى أيضاً أن إعداد سليمان أسطولا للاتصال المباشر مع الهند كان يرمى إلى القضاء على وساطة التجار الجشعين فى سبأ ، التى كانت تتجمع فى موانئها سفن مصر ، والهند ، وسيلان ، وجاوة ، ومدغشقر لتبادل السلع . وهو يستبعد وجود « أوفير » على الساحل الجنوبى للجزيرة العربية أو ساحل الصومال لأن التوابل[١٥] والأحجار الكريمة والذهب ليست فى زعمه متوافرة فيهما ، بينما كان الذهب مثلا مصدر ثروة طائلة للهند قروناً عدة ، ففى كولار Kolar بمقاطعة ميزور Mysore [فى الجنوب الغربى من الهند] مناجم ذهب تستغلّ الآن ، كما كشفت خلال القرن الحالى فى رايشور Raichur بمقاطعة حيدرباد عدة مناجم فسيحة مهجورة . وهو يزعم أن ذهب « أوفير » كان يجلب من هذه المناجم المهجورة ؛ ولكن معنى هذا أنها تبلغ من العمر نحو ثلاثة آلاف عام ، فهل هى قديمة إلى هذا الحدّ ؟ هذه مسألة لم يعرض لها هورنل بالتفصيل . ويستند هورنل فى رأيه أيضاً إلى ما تذكره بعض آيات التوراة من أن رحلة « أوفير » كانت تستغرق ثلاث سنين ذهاباً وإياباً ، وهى مدة أطول فى رأيه مما يجب لو كانت الرحلة إلى جنوب الجزيرة العربية أو الصومال

هذا ما يقوله أنصار النظرية الهندية[١٦] . ولـكن نجد لها معارضين .
فشبرنجر Sprenger (١ ؛ ص ٥٨ و ٥٩ و ١٠٥) يرى أنها قائمة على أدلة لغوية بالغة الضعف ، ويتساءل : كيف كان يستطيع حيرام ، حتى مع الاستعانة بحكمة سليمان ، التغلـب على العقبات التي كان يقيمها العرب الجنوبيون منعاً للغرب من الاتصال بالهند والقضاء على احتكارهم تجارتها ، تلك العقبات التي لم يَقْوَ عليها إلا الفرس والبابليون ، ولـكن فى بعض الأحيان ، ولم يُزحها تماماً سوى الرومان ؟ ويسائل شبرنجر أيضاً أولئك الذين يجعلون « أوفير » فى الهند أو فى سُفالة (النظرية الإفريقية) : ماذا كان يملـكه حيرام ليقدمه فى سبيل تلك النفائس المجاوبة ؟ ثم يقول : لعل ثروته كانت من الرقيق ، ولـكن يجب أن نتدبّر صعوبة نقلهم فى رحلة بحرية يقال إنها كانت تستغرق ثلاث سنين ! ويستبعد شبرنجر أن تصدّر الهند الفضة ، فقد كانت فيها شديدة الغلاء ، بل كانت أغلى فيها بالنسبة إلى الذهب منها فى الغرب . ويقول أيضاً إنه لم يَسْمع قطّ بوفرة الذهب فى الهند .

ومن المعارضين للنظرية الهندية أيضاً كين ، فهو يقول (ص ٤٦ — ٤٧) إن سكان أبهيرا التى يشير إليها لاسن ، وهم يسمّون أيضاً باسمها ، ليسوا قبيلة أو جنساً بل طبقة من الرعاة لا تزال تقيم فى المراعى الغنيّة على ضفاف السند الأدنى وفيما بينه وبين السفوح الدنيا من جبال

سليمان . فكيف كان يتأتّى لهؤلاء الرعاة الجفاة ، الذين قضت عليهم قوانين الطبقات بأن يظلوا رعاة دائماً أبداً ، التجارة فى الذهب أو عقد أية صلات تجارية مع غيرهم من الشعوب ؟ ويعترض كين أيضاً على الاستدلال بالتقارب اللفظى بين أسماء العاج والقرود والطواويس فى العبرية والسنسكريتية . فيقول إن العبريين لم يكونوا فى حاجة إلى الذهاب إلى الهند لاقتباس « إبْها » « الفيل » ، فقد كان على مقربة منهم آبُو abu ، الفيل فى المصرية القديمة ، فضلا عن أن الفيلة لم تكن فى الهند وحدها بل فى إفريقية أيضاً . وهو يعترض على اشتقاق « قُوفِيم » « القرود » فى العبرية من كَپِ فى السنسكريتية ، فإن كلتا الحركتين طويلة فى العبرية قصيرة فى السنسكريتية ، والكاف السنسكريتية لا بد أن تقابلها فى العبرية كاف أيضاً لا قاف . ويتساءل كين فى موضع آخر من كتابه (ص ٥٧ — ٥٨) : ماذا تستطيع فلسطين الفقيرة تقديمه إلى الهند مقابل ذلك الذهب الوفير ؟ ويقول فى موضع ثالث (ص ٢٠٩ — ٢١١) : إن الذهب فى الهند قليل نسبيّاً ، فلم يكن يصدّر منه إلا مقادير ضئيلة جداً ، ما كانت لتسدّ حاجة سليمان وحيرام .

وينتقد بيترز Peters النظرية الهندية أيضاً ، فيقول (ص ٢٤٨ — ٢٥٠) : إن شرق الهند لم ينتج الذهب قط ، بل كان ولا يزال يستورده . [ولكن أصحاب النظرية الهندية لم يشيروا إلى شرق الهند !] ويزعم

أيضا أن الهند ليست موطناً للعاج ، فأنياب الفيلة الهندية صغيرة لم تلعب أبداً دوراً كبيراً فى تجارة العالم . [يردّ على هذا بأن كتاب بريبلوس يذكر العاج بين صادرات كثير من الموانىء الهندية . انظر شف ، ص ٢٨٧ و ٢٨٨ .] والأدلة اللغوية التى يستند إليها لاسن لا وزن لها حتى لو صحت ، فالأسماء الهندية لا تستلزم أن تكون المسمّيات من الهند. ثم أين ومتى سمعنا أن الرعاة (أبهيرا) يستطيعون الاتّجار فى الذهب ، وعلى هذا النطاق الواسع الذى تصفه لنا التوراة ؟ ويورد بيترز أيضا اعتراضا أورده كين من قبل ، وهو أنه لم يكن لدى اليهود ما يقدّمونه إلى الهنود لقاء تلك السلع النفيسة . وهو يزعم أنه لم تكتشف فى الهند آثار لمناجم قديمة ، ولكن هذا زعم باطل كما رأينا من كلام هورنل .

ويورد شين (عمود ١٥١٤) اعتراضات على النظرية الهندية ، منها : (١) لم تقم تجارة بحرية مع الهند قبل القرن السابع قبل الميلاد ، ولا يمكن القول على أية حال إن اليهود عرفوا الهند قبل العصر الفارسى . (٢) السلع التى يذكرها سفر الملوك الأول (١٠ : ١١ ، ٢٢) لا تشير ضرورة إلى الهند . (٣) ليس الذهب بين السلع التى كانت تصدرها بَرْبَرِيكى Barbarike ، ميناء أبرْيا ودلتا السند[١٧] ، زمن مؤلف كتاب بريبلوس (القرن الأول الميلادى) . [ولكن ليس معنى هذا أن الذهب لم يكن يصدر منها قبل ذلك العصر .]

ورفض موريتز (ص ٨٦) النظرية الهندية ، لأن السفن فى عصر سليمان كانت فى رأيه أضعف من أن تتجاوز مضيق باب المندب ، وهو يستدل على ذلك (ص ٧٣ — ٧٤) بالصور المرسومة على جدران معبد الدير البحرى للسفن التى كان يبعث بها الفراعنة ولا سيما الملكة حتشبسوت إلى بنت لجلب ما يحتاجون إليه من سلع . كذلك يستبعد رولنسون Rawlinson (ص ١٢) أن يكون الفينيقيون قد بلغوا الهند من السويس فى السفن البدائية التى كانت مستعملة فى ذلك الوقت .

٢ — النظرية الإفريقية :

يرى فريق من العلماء أن «أوفير» هى زِمْبَويه Zimbabwe ، وهى أطلال مدينة فى روديسيا الجنوبية ، على بعد ستة عشر ميلا إلى الجنوب الشرقى من مدينة فورت فيكتوريا Fort Victoria فى منطقة بين نهرى الزمبيزى Zambesi واللمبوبو Limpopo تناثرت فيها أطلال قلاع من الجرانيت وبقايا مناجم قديمة . وقد كشفت زمبيويه عام ١٨٦٨ على يدى آدم رندرز Adam Renders ، وفى عام ١٨٧١ زارها كارل ماوخ Carl Mauch ووصفها فى كتابه Reisende in Ost. Afrikas ، حيث نادى بأنها « أوفير » . وبعد ذلك بعشرين سنة فحصها ج . ت . بنت J. T. Bent و ر . م . و . سوان Swan R.M.W. . ولم يقل بنت إن

زمبيويه هى « أوفير » ، ولـكنه زعم أن العرب القدماء كانوا يستمدون ذهباً وفيراً منها ، وإن هؤلاء العرب المنقبين عن الذهب كانوا على صلة بكل من مصر وفينيقيا قبل العصر «السبئى — الحميرى» (على حد قوله) .

وفيما بين ١٨٩٩ و ١٩٠١ قام بيترز ببحوث فى المناطق الواقعة بين المجرى الأدنى لنهر الزمبيزى ، والمجرى الأعلى لنهرسابى Sabi . وقد بسط نتائج بحوثه هذه فى كتابه Im Goldland des Altertums (ميونيخ ، ١٩٠٢)، ومنه طبعة إنجليزية باسم The Eldorado of the Ancients [18] .

وخلاصة رأيه (ص ٢٧١ — ٢٧٤) أنه كانت تعيش فى المنطقة الواقعة بين نهرى الزمبيزى واللمبوبو منذ الألف الثانى قبل الميلاد جالية حميرية ، وأن المعبد الـكبير فى زمبيويه بنى عام ١١٠٠ ق . م ، أى قبل رحلات سليمان إلى « أوفير » بقرن من الزمان ، وأن السبئيين كانوا أصحاب الكلمة والسيادة فى ذلك الوقت ، وأن استخراج الذهب كان قائما على قدم وساق فى تلك المنطقة كلها . ولـكن كانت تستنبط أيضاً الحجارة الـكريمة والنحاس والقصدير . كذلك كانت المنطقة موطنا لسائر سلع «أوفير »[19] . ويقول بيترز إن العرب فى القرن التاسع الميلادى أطلقوا على هذه المنطقة الحميرية القديمة الآهلة بالمناجم نفس الاسم الذى صارت إليه كلمة « أوفير » زمن الترجمة السبعينية ، أى الاسم سفالة الذى كان لا يزال شائعا عندما جاء البرتغاليون إلى البلاد فى القرن السادس عشر ، والذى لا يزال حتى الآن

عاماً على أحد موانىء الساحل . ويرى بيترز أن الترجمة السبعينية لم تحوّل « أوفير » إلى سوفارا عبثاً ، ولكن كانت تريد بالصيغ السينية الدلالة على منطقة كان يعتقد فى ذلك العصر أنها « أوفير » سليمان [٢٠]، ولهذا استعملت الصيغة الخالية من السين عند الدلالة على «أوفير» الجزيرة العربية أى « أوفير» بن يقطان (التكوين ١٠ :٢٩ وأخبار الأيام الأول ١ :٢٣). فبيترز يرى أن « أوفير » بن يقطان فى بلاد العرب قطعا ، وتشير إليه الترجمة السبعينية بصيغة خالية من السين ؛ أما «أوفير» أرض الذهب فهى فى إفريقية ، ولكن اسمها زمن الترجمة السبعينية كان مبدوءا بسين زائدة كسُفالة العربية ، ولهذا دلت عليه بصيغ سينية[٢١]. [يعترض على بيترز بأن الترجمة السبعينية استعملت الصيغة الخالية من السين للدلالة على «أوفير» فى الملوك الأول ٢٢ : ٤٨ (٤٩ فى الأصل العبرى) ، مع أن الحديث فى هذه الآية كما رأينا هو عن « أوفير » أرض الذهب .]

ويرى بيترز أن زيارة ملكة سبأ لسليمان (التى يسلّم بصحتها) أسفرت عن منح اليهود وحلفائهم ما نسميه اليوم « امتيازاً » لاستغلال مناجم الذهب فى « أوفير » ، إلى جانب السبئيين . فاليهود وحلفاؤهم كانوا يستخرجون الذهب بأنفسهم ، ولم يكونوا يحصلون عليه بالشراء أو المقايضة ، فقد كان هذا فوق مقدورهم[٢٢] .

وقد لقى رأى بيترز تأييداً قوياً من ريل **Rühl** (عام ١٩٠٣) ، فقد

قال (عمود ٣٤٢) إن « أوفير » لا يمكن إلا أن تكون فى جنوب شرق إفريقية ، حيث يستخرج الذهب فعلا وترى آثار مناجم قديمة ؛ هذا إذا سلمنا بصحة قصة « أوفير » ولم نعدها من باب الأساطير . وهو يرى (عمود ٣٤٣ أسفل — ٣٤٤ أعلى) أن هذه النظرية قوية إلى حد لا تحتاج معه إلى الأدلة اللغوية التى يوردها بيترز كاشتقاق إفريقية من « أوفير » .

كذلك لقى بيترز سنداً من جاسترو Jastrow فى A Dictionary of the Bible (جـ ٦ (عام ١٩٠٤) ، ص ٨١ ب — ٨٢ ا) ، ومن جزل Gsell (عام ١٩٠٥) (ص ٢٣٢) .

على أن هذه النظرية تلقت ضربة قوية من العالم الأثرى الإنجليزى راندال — ماك إيفر Randall - MacIver ، الذى قام بحفائر دقيقة فى سبع مناطق بروديسيا الجنوبية خلال ربيع ١٩٠٥ وصيفه ، فلم يجد شيئاً ما يمكن أن ينسب إلى تاريخ أقدم من القرن الرابع عشر أو الخامس عشر ، ولم يجد فى أسلوب البناء أى أثر شرقى أو أوربى من أى عصر من العصور . وأثبت أن الأشياء المستوردة التى كشف عنها فى المبانى الأثرية معاصرة لهذه المبانى ، وأن هذه المبانى ترجع لذلك إلى القرون الوسطى ومابعدها . وأوضح أن المساكن التى تضمها الخرائب الحجرية إفريقية الطابع دون ريب ؛ وأن الفنون والصناعات التى تمثلها الأشياء التى عُثر عليها فى هذه

المساكن إفريقية الطابع أيضاً ، اللهم إلا حين تكون هذه الأشياء مستوردة في زمن معروف خلال القرون الوسطى أو بعدها . (انظر ص ٨٣ خاصة من كتابه .)

وكانت زمببويه من المناطق السبع التي قام فيها ماك إيفر بحفائره . وهو يقول عنها (ص ٨٥ — ٨٦) إن أهميتها برزت في أول القرن السادس عشر الميلادي ، وإن أقدم تاريخ ممكن لأي مبنى من مبانيها هو قبل ذلك بقرنين ، أي حينما كانت سُفالة ميناء مزدهراً تسكنه جالية من العرب تتجر مع المناطق الداخلية في سبيل الذهب ، فكانت تُقدّم لقاءه سلع الشرق ، وربما أيضاً بعض سلع الغرب . ومن الممكن أن تكون جالية أجنبية سكنت زمببويه قبل ذلك بوقت قليل ، على الرغم من أنه ليس في المباني القائمة فيها الآن ما يمكن نسبته إلى ذلك العصر المتقدم . ولكن من العبث القول إن هذه الجالية الوهمية تنتمي إلى تاريخ متقدم على هذه المباني بزمن طويل ، وغاية ما في الإمكان أن نقدّم تاريخ الجالية على تاريخ المباني بقرن أو قرنين . ولما كانت زمببويه تدين بوجودها نفسه للتجارة مع الساحل ، وهي التجارة التي بدأها العرب ، فإن أقدم تاريخ ممكن لأية جالية فيها هو القرن الحادي عشر الميلادي .

وكانت زمببويه ، كما يقول ماك إيفر (ص ٧٥) ، مركزاً كبيراً

للتوزيع ، يجلب إليها الذهب من المناطق المجاورة ، ويعيش فيها تجار أغنياء من السكان الأصليين كانوا يعقدون الصفقات مع التجار العرب على الساحل .

أما مناجم الذهب القديمة فلم يقم فيها ماك إيفر بأية حفائر حتى يستطيع الحكم فى موضوع قدمها عن يقين ، ولكنه مع ذلك يقول (ص ١٠١ — ١٠٢) إن الأدلة تثبت أن بعض هذه المناجم يرجع إلى القرون الوسطى ، وأن السكان المحليين ، أو « الكفّار » **Kaffirs** كما كان يسميهم العرب ، كانوا يعملون فيها زمن البرتغاليين وعرب القرون الوسطى . هذا فضلا عن أن الدلائل عامة توحى بأنه لم تقُم فى شرق إفريقية أية جالية أجنبية قبل القرن الحادى عشر . ثم إنه لم يمكن حتى الآن (زمن الكاتب) استنباط أى دليل على أن مناجم الذهب كان يعمل فيها أناس آخرون غير « الكُفّار » .

ولقد لقيت نتائج ماك إيفر تأييداً من عالم أثرى آخر هو پوش **Pöch** (عام ١٩١١) ، فقدقال [٢٣] إن حضارة زمببويه يمكن تفسيرها فى ضوء بيئتها المحلية دون افتراض جاليات أجنبية من وراء البحار ، وإن طريقة بناء المبانى القائمة فى زمببويه لا تدعو إلى الظن أن بناتها قوم غير السكان الأصليين ، وإنه ليس ثمة آثار تدل على أنه أقامت فى زمببويه جاليات من شعوب بحرية قديمة كالفينيقيين ، والمصريين ، والعرب الجنوبيين .

كذلك قال ج . ف . شوفيلد J. F. Schofield (عام ١٩٢٦)(٢٤) إن حضارة زمببويه لا يمكن فصلها عن حضارة قبائل البَنْتو Bantu الإفريقية ، بل هي في الواقع مرحلة من مراحلها .

وفي عام ١٩٢٩ كتبت مِسْ كاتون — طومسون Caton - Thompson عن نتائج حفائرها في روديسيا الجنوبية ، فكان ما كتبته مصداقاً هو أيضاً لنتائج ماك إيفر . فقد قالت (ص ٤٣٣) إنه يبدو أن بناء المباني الحجرية في روديسيا الجنوبية ، وهي تزيد على خمسمائة ، قد استغرق وقتاً طويلا ، وإن أقدم هذه المباني لا يمكن نسبتها على أساس الأدلة الأثرية الموجودة إلى ما قبل القرن العاشر الميلادي ، وقد ترجع إلى ما بعده ؛ وإن أحدث هذه المباني لا يمكن نسبتها ، على أساس الأدلة الأثرية الموجودة أيضاً ، إلى ماقبل القرن الثاني عشر الميلادي ، وقد ترجع إلى القرن السادس عشر بل تكاد ترجع إليه قطعاً . وهي لا تتصور كيف يستطيع عالم مدقق أن يزعم أن آثار روديسيا من بناء الساميين أو غيرهم من الأمم المتحضرة .

فماك إيفر ، وپوش ، وشوفيلد ، وكاتون — طومسون أثبتوا بالأدلة الأثرية أن آثار زمببويه نتاج إفريقي محض ، لا من صنع الفينيقيين أو السبئيين . ومن الغريب أن جلازر نفى هو أيضاً ، ولكن قبلهم بعدة سنين ، الطابع اليمني المزعوم لآثار زمببويه (٢ ، ص ١٧ أسفل — ١٨ و ٢١) ، ولم يعتمد في رأيه هذا على حفائر قام بها في روديسيا الجنوبية ،

فهو لم يذهب إليها ، ولكن على المقارنة بين آثار زمببويه كما وصفها الرحالة والعلماء ، والآثار السبئية كما رآها هو بنفسه في جنوب الجزيرة العربية [٢٥] .

فأهم نقد وُجّه إلى النظرية الإفريقية أن آثار زمببويه ، مركز توزيع الذهب ، ليست من بناء الساميين ، وأنه لا دليل على أن هؤلاء الساميين كانوا يستغلّون هم أنفسهم المناجم القديمة فى البلاد . على أن هذا لا يعنى أن الساميين لم تكن لهم صلات تجارية بالبلاد قبل القرون الوسطى ، أو أنه لم تقم فى شرق إفريقية أية جالية أجنبية قبل القرن الحادى عشر كما يزعم ماك إيفر . فعرب اليمن كانوا يتجرون مع الساحل المواجه لبلادهم منذ العصور القديمة ، ويقيمون فيه أحياناً . فهذا كتاب بريبلوس (القرن الأول الميلادى) يقول (الفصل ١٦) عن ميناء رهابتا Rhapta (= كويليمين Quelimane الآن على الفرع الشمالى من دلتا الزمبيزى) [٢٦] إن « أمير مَعافِر [فى اليمن] كان يحكمها [رهابتا] بمقتضى حق قديم يخضعها لسيادة المدينة التى تلقاها أول ما تلقاه على ساحل بلاد العرب [مُوزا Muza = مُخا الآن] . وأهل موزا يحكمونها الآن باسمه ، ويبعثون إليها بسفن تجارية يستخدمون فى معظمها ربابنة ووكلاء عرباً ، يألفون أهل البلاد ويتزاوجون معهم ، ويعرفون الساحل واللغة » [٢٧] . على أن بريبلوس يشير إلى ما وراء رهابتا بقوله « إن المحيط لم تكتشف معالمه ، وهو ينحنى إلى الغرب » . ومعنى هذا أن التجار العرب فى القرن الأول الميلادى

كانوا لا يتجاوزون رهابتا جنوباً ، فلم يكونوا يترددون مثلا على سُفالة التى أصبحت مقصد التجار العرب فى القرون الوسطى ، يأتون إليها فى سبيل الذهب . فبريبلوس يثبت قيام تجارة عربية على الساحل الإفريقى فى القرن الأول الميلادى (فينقض بذلك كلام ماك إيفر) ولكنه لا يثبت ، بل يكاد ينفى ، قيام تجارة عربية فى سفالة (وهى موضع القصيد) . والخلاصة أن بريبلوس لا يؤيد القائلين إن ساحل إفريقية الشرقى لم يشهد جاليات أجنبية قبل القرن الحادى عشر (ماك إيفر) ، ولكنه لا يؤيد كذلك القائلين إن سفالة كانت مقصد طلاب الذهب من الأمم السامية أيام سليمان (القرن العاشر قبل الميلاد) .

يسلم لنا إذن ما قاله ماك إيفر وغيره من أن آثار روديسيا ، التى زعم أصحاب النظرية الإفريقية أنها من بناء الساميين ، تنتمى فى الواقع إلى القرون الوسطى ، وأنه لا دليل على أن مناجم الذهب القديمة كان يستغلها أناس غير السكان الأصليين .

وهكذا ينهار أساس النظرية الإفريقية ، وهو أن رجال سليمان وحيرام كانوا يستخرجون الذهب بأنفسهم ، فقد كان هذا فى رأيهم السبيل الوحيد أمام سليمان وحيرام للحصول على الذهب ، إذ كان ضيق مواردهما لا يمكنهما من الحصول عليه بالشراء أو المقايضة . وهكذا يواجه أصحاب النظرية الإفريقية نفس الاعتراض الذى وجهه بعضهم كما رأينا إلى النظرية

الهندية : لنفترض أن سفن سليمان وحيرام كانت تقصد إلى سفالة في سبيل الذهب ، فكيف كان يتأتّى لها الحصول عليه وهما على ما هما عليه من ضيق الموارد ؟

وقد اعترضت إيرا م . برايس Ira M. Price (ص ١٩٢٧ ا) على النظرية الإفريقية مستندة إلى الأصحاح العاشر من سفر التكوين ، حيث يذكر أوفير ، كما رأينا ، بين أولاد يقطان (في جنوب الجزيرة العربية) ، وإن كانت لاتستبعد أن الملاحين الفينيقيين زاروا بعض الموانىء على ساحل إفريقية الشرقي أيام سليمان .

على أن موريتز (ص ٨٨) يستبعد هذا الاحتمال ، ويعترض على النظرية الإفريقية بما اعترض به على النظرية الهندية ، من أن السفن في عصر سليمان كانت في رأيه أضعف من أن تتجاوز مضيق باب المندب . وهو يعترض عليها أيضا بأن معاقل زمببويه لايمكن أن تكون من بناء مائة رجل على الأكثر هم الذين كانت تتكون منهم في رأيه حملة «أوفير» (انظر الهامش الأول)[٢٨] .

ملاحظة :

يرى نيبور Niehbur (عمود ٦٩) بصدد الملوك الأول ١٠ : ٢٢ أن الكلمة « تُكِّيِّيم » ، التي تترجم عادة بالطواويس ، محرفة عن

« سُكِّيِّم » « العبيد »[٢٩] ، وأن السلع التى تعدّدها هـذه الآية (الذهب والفضة والعاج والقرود والعبيد) إنما كانت تجلب من غرب إفريقية ، فإنه يؤخذ من الآية أن الرحلة لم تـكن جنوبية فى البحر الأحمر، ولـكن غربية .

وهذه الآية ، هى وأخبار الأيام الثانى ٩ : ٢١ (وهى متأخرة عنها)، لاتذكران « أوفير » صراحة كما رأينا ، وإنما تقول أولاهما إن « سفن ترشيش » كانت تجلب تلك السلع ، وتقول ثانيتهما إن السفن كانت تقصد إلى ترشيش للإتيان بها . فيبدو إذن أن نيبور يريد تحديد مكان « ترشيش » لا « أوفير » حين يقول إن سفن سليمان كانت تقصد إلى غرب إفريقية .

ومعنى هذا أن نيبور يرى أن سفن سليمان كانت تقوم برحلتين : غربية إلى « ترشيش » ، وجنوبية إلى « أوفير » . هذا مفهوم كلامه ، لا منطوقه . وقد جعل مكان « ترشيش » فى غرب إفريقية ، ولـكنه لم يعرض لمشكلة « أوفير » .

ملاحظة ثانية :

يتصل بالملاحظة الأولى ما يراه ج . أوپرت G. Oppert [٣٠] من أن سفن سليمان وحيرام كانت تقوم برحلتين ، رحلة قصيرة إلى «أوفير» فى شرق

إفريقية ، وأخرى طويلة إلى الهند تستغرق ثلاث سنوات . فالرحلة القصيرة هى التى تتحدث عنها الآيتان الملوك الأول ٩ : ٢٧ و ١٠ : ١١، والرحلة الطويلة هى التى تتحدث عنها الآية الملوك الأول ١٠ : ٢٢ . فالسلع التى تذكرها هـذه الآية (الذهب والفضة والعاج والقرود والطواويس) هى فى الواقع سلع هندية ، والثلاث الأخيرة منها موطنها الهند دون غيرها .

وقد لقى هذا الرأى تأييداً تاماً من شفتلوفتز Scheftelowitz (عمود ٣١٦ أسفل) . ويمكن القول إنه مزيج من النظريتين الهندية والإفريقية.

٣ — النظرية العربية :

يجعل بعض العلماء «أوفير» فى الجزيرة العربية ، ولـكنهم لا يحددون مكانها . فمنهم شبرنجر (١ ، ص ٥٧ — ٥٨) ، الذى يستند إلى أن الذهب والحجارة الـكريمة سلعتان عربيتان ، وأنه كان ينبت فى بعض أرجاء الجزيرة نبات يشبه الصندل الأبيض ويقاربه فى الرائحة . أما الفضة والعاج والقردة والطواويس ، التى يذكرها سفر الملوك الأول ١٠ : ٢٢ ، والسنوات الثلاث التى تجعلها هذه الآية مدة للرحلة ، فهى من اختراع رواية متأخرة . والفضة خاصة لا يمكن أن تـكون من سلع « أوفير » ، فقد كانت غالية دائما فى الجزيرة العربية[٣١] .

ومن هؤلاء العلماء أيضاً كيتل (ص ١٦٣) . ويمكن أن نعد منهم نُواك Nowack (ص ٢٤٨)الذى يرى أن « أوفير » لا يمكن أن تكون إلا على الساحل الغربى للجزيرة العربية بين الحجاز واليمن ، أو على الساحل الجنوبى ، أو على الساحل الجنوبى الشرقى .

ولكن ثمة فريقاً آخر من العلماء أميل إلى التحديد . فمنهم من يجعل « أوفير » فى جنوب الجزيرة ، ومنهم من يجعلها فى الشرق ، ومنهم من يجعلها فى الغرب . وفيما يلى تفصيل ذلك :

(ا) فى جنوب الجزيرة :

يرى كارل ريتر Carl Ritter (Die Erdkunde ، المجلد ١٤ ، ص ٣٧٢) أن أوفير هى ظفار عند ميناء مربط فى أرض اللُّبان ، وكانت منذ أقدم العصور مركزاً لتبادل السلع فى الشرق الفسيح ، وتسميها التوراة (سفر التكوين ١٠ : ٣٠) سَفار . وهو يستند فى رأيه هذا إلى أن التوراة (فى الآية نفسها) تحدد موطن أبناء يقطان بما بين ميشا (= موزا Muza عند اليونان = مُخا الآن)[٣٢] وسفار هذه .

كذلك يرى توماس Thomas (ص xxiii) وحِتّى Hitti (ص ٤١) أن « أوفير » قد تكون ظفار .

ويجعل البعض أوفير فى جنوب الجزيرة العربية عامة دون تحديد . فنهم ماير Meyer (ص ٢٢٤) . ومنهم بنتسنجر Benzinger (ص ٢١٩) الذى يرى مع ذلك أن القصاص بالغ فى تقدير الذهب الذى كان يأتى إلى سليمان ، فبلاده لم يكن لديها الكثير مما تستطيع تصديره إلى جنوب بلاد العرب . ومنهم س . ا . كوك S. A. Cook (مع بعض الشك) فى تاريخ كمبردج القديم ، ج ٣ ، ص ٣٥٧ . كذلك يرى لودز Lods (ص ٣٧٠) أن « أوفير » يمكن أن تكون بلاد العرب الجنوبية ، وإن كانت السلع التى جلبها سليمان منها مستوردة على ما يظهر من إفريقية والهند ، فإنه يبدو أن الأسماء العبرية لكثير من هذه السلع مأخوذة عن كلمات سنسكريتية أو تميلية . وقريب من هذا مايقوله تارن Tarn (ص ٢١٣) من أن «أوفير» كانت فيما يحتمل مركزاً من المراكز التجارية فى جنوب الجزيرة تجتمع إليه تجارة الهند . ويقول كيرنان Kiernan (ص ٢٠) إن « أوفير » كانت فى مكان ما على الساحل الجنوبى للجزيرة العربية . ويرى إدوارد روبرتسون Edward Robertson ، كاتب مادة «أوفير» فى دائرة المعارف البريطانية ، أن أرجح الآراء الخاصة بمكان «أوفير» هو الذى يجعلها فى الجزيرة العربية ولا سيما على ساحلها الجنوبى . وقد ذكرنا من قبل عند الحديث عن النظرية الهندية (هامش ١٦) أن هُول يرجح أن تكون «أوفير» فى الهند ، وإن كان يسلّم بإمكان وجودها فى جنوب الجزيرة العربية .

وممن جعل « أوفير » فى جنوب الجزيرة أيضاً العالم الإنجليزى كين ، الذى أفرد كتاباً كاملا لهذه المشكلة . وخلاصة رأيه (ص ١٩٤ — ١٩٦) أن « أوفير » هى مُسْخا[٣٣] ، كما يسميها الجغرافيون اليونان ، أو بُورتُوس نُوبيليس **Portus Nobilis** ، كما يسميها الجغرافيون الرومان ، على الساحل الجنوبى للجزيرة العربية ؛ وأنها لم تكن مصدر الذهب وسائر السلع التى كانت تجلب لسليمان بل كانت مركزاً لتوزيعها ؛ وأن الذهب كان يجلب من حَويلة وهى فى رأيه روديسيا ؛ وأن الحميرين كانوا أول من حفر مناجم الذهب القديمة فى روديسيا وبنى ما يتّصل بها من قلاع لا تزال آثارها باقية حتى الآن ، ثم خلفهم فى ذلك اليهود والفينيقيون أيام سليمان . وهو يرى أن « ترشيش » كانت الميناء الذى تصدِّر منه « حويلة » ذهبها وحجارتها الكريمة ، وربما كان موقعها قريباً من موقع سُفالة الآن . وهذا هو السبب فى أن سفن سليمان كانت تقصد إلى « أوفير » أو إلى « ترشيش » نهاية المطاف سواء بسواء .

ومن هذا نرى أن كين يوافق أصحاب النظرية الإفريقية فى اعتبار روديسيا المصدر الذى كان يستق منه سليمان الذهب الوفير . وهو يوافقهم أيضاً فيما يقوله (ص ٥٧ — ٥٨) من أن اليهود كانوا يستخرجون الذهب من مناجمه فيها ويأخذونه دون مقابل ، لأن الحصول عليه بالشراء أو المقايضة لم يكن فى مقدورهم . ولكن كين يختلف بعد ذلك مع أصحاب

النظرية الإفريقية فيما يقوله من أن سليمان كان يستقى سائر السلع من « أوفير » نفسها التى يجعلها على الساحل الجنوبى للجزيرة العربية . وفى هذا تعقيد للمشكلة ولا ريب ، ولكن من الجلىّ أنه اضطر إلى روديسيا حتى لا يُعترض عليه بنفس الاعتراض الذى وجهه هو نفسه كما رأينا إلى أصحاب النظرية الهندية ، وهو : ماذا تستطيع فلسطين الفقيرة أداءه من سلع مقابل ذلك الذهب الوفير ؟

(ب) فى شرق الجزيرة :

أهم دُعاة هذا الرأى جلازر . فهو يرى (١ ، ص ٣٦٨ — ٣٧٣) أن «أوفير» العهدالقديم هى الساحل العربى من الخليج الفارسى ، من الشمال حتى رأس مُصَنْدَم . ومما يدل على أن « أوفير » هذه فى بلاد العرب ذكرها فى جدول الأنساب بين شعوب عربية خالصة . ولكن هذا لا يمنع وجود «أوفير» أخرى غير عربيّة شرقىّ الخليج الفارسى . بل الواقع أن « أوفير » فى معناها الواسع كانت تشمل الساحلين الشرقى والغربى من الخليج الفارسى . ويستشهد جلازر على ذلك بعدة أسماء تنتمى إلى شرق الخليج الفارسى وتقارب «أوفير» فى اللفظ . منها نهر أبيروس **Apirus** أو كبيروس **Cabirus** الذى يذكره العلاّمة الرومانى بلينيوس **Plinius** ، ويجعله جلازر فى مكان ما على ساحل مكران بين بندر عباس وجواتار **Guatar** (فى

الخرائط الإنجليزية Gwatar) ، وكان فى منطقة تنتج الذهب . ومن الممكن أن ساحل منطقة أبهيرا التى يذكرها لاسن (وهى على الساحل الغربى للهند قُرْب مصب السند) كانت تنتمى إلى ساحل «أوفير» . ويؤخذ من النقوش المسمارية أن «أوفير» كانت تشمل أيضاً أجزاء شمالية من ساحل الخليج الفارسى . وهو يستشهد على ذلك بمدينة اسمها أَپِيرَك Apirra-ak (٣٤) يذكرها ديلتش Delitzsch فى كتابه Paradies بين أماكن بابلية محضة ، ويجعلها جلازر كذلك على الساحل الشمالى من الخليج الفارسى أو غير بعيد عنه . ويرد اسم هذه المدينة فى نقوش نرام — سين ، وهو ابن سرجون الأول ملك أكاد الذى ينسبه هُمل فى كتابه Geschichte Babyloniens und Assyriens إلى ما قبل الألف الثانى قبل الميلاد .

وهكذا نجد اسم « أوفير » قبل عصر سليمان بزمن طويل . كذلك يشير جلازر ، معتمداً على كتاب همل ، إلى أن أهل عيلام كانوا فيما يبدو يطلقون اسم خَپِرّا Khapirra أو أَپِرّا Apirra على السهل الممتد بين سوسة Susa والخليج الفارسى ؛ وإلى أن ملوك عيلام ، الذين كانوا يقيمون فى مال — أمير Mal-Amir ، والذين يمكن نسبتهم إلى القرن الثامن قبل الميلاد ، كانوا يسمون أنفسهم أَپِرْنا Apirna ويسمّون إقليمهم أَپِير Apir ، بينما كانوا يطلقون اسم أنزانا Anzana على القسم الشمالى من عيلام الذى فتحوه هم بحد السلاح .

ويرسم جلازر (١ ، ص ٣٨٠ – ٣٨٢) طريق السير الذى كانت تسلكه فى رأيه سفن سليمان وحيرام ، فيقول : إنها كانت تُقلع من عصيون جابر ، وتقطع البحر الأحمر ، ثم تمر بموانىء الساحل الشمالى للصومال ، وبعد ذلك تسير على طول الساحل الجنوبى للجزيرة العربية حتى الخليج الفارسى ، فتمخر فيه ، وتحمل الذهب وخشب الألْمُجّيم والحجارة الكريمة من أحد موانىء الساحل الذى يسميه بريبلوس ساحل عمانة Ommana . وربما زارت السفن أيضاً فى طريق عودتها هذا الميناء أو ذاك من موانىء الخليج الفارسى ، ثم أحد موانىء ساحل مكران وشمال غربى الهند ، قبل أن تعود أدراجها فتسير على طول الساحل العربى وتمر بساحل الصومال ثم تدخل البحر الأحمر عائدة إلى عصيون جابر . وكانت السفن تحمل الفضة والعاج (الهندى أو الإفريقى) والقرود والطواويس (؟)[٣٥] من مختلف الموانىء غير العربية التى تمر بها ، ما لم تجدها فى «أوفير» العربية التى كان يمكن جلب هذه السلع إليها . فالفضة مثلا كان يمكن الحصول عليها فى «أوفير» العربية[٣٦] ، ولكن كانت سفن سليمان تستطيع أيضاً حملها من موانىء أخرى[٣٧] .

أما السنوات الثلاث التى كانت تستغرقها الرحلة إلى « أوفير » والعودة منها ، كما تقول التوراة ، فإن جلازر (ص ٣٨٢ — ٣٨٣) يفسرها بطول الطريق واضطرار السفن إلى انتظار مواسم الرياح فى البحر

الأحمر والمحيط الهندى والخليج الفارسى فى كلتا رحلتى الذهاب والإياب .

هذا هو رأى جلازر (عام ١٨٩٠) . وقد وصل هُمّل بعد ذلك بسبع سنين إلى رأى مماثل دون علم منه بسبق جلازر ؛ وذلك حين قال (٢ ، ص ٢٣٥ — ٢٣٦) إن « أوفير » كانت فى الأصل خَپِير Khapir أو أَپِير Apir ، الجزء الأدنى من عيلام المواجه لشرق الجزيرة العربية ، ثم شملت بعد ذلك شرق الجزيرة العربية نفسه . وردّد هُمّل الرأى نفسه بعد ذلك فى موضع آخر (٣ ، ص ٧) معترفاً بسبق جلازر له(٣٨) .

ومن الغريب أن هيزنج Hüsing وصل أيضاً عام ١٩٠٣ إلى نتيجة مماثلة ، دون أن يعلم أن جلازر سبقه بثلاثة عشر عاماً . وقد عاد هيزنج إلى الموضوع مرة أخرى بعد عام من مقاله الأول ، واعترف بسبق جلازر .

والجديد فيما قاله هيزنج ، بغض النظر عن التفصيلات اللغوية التى استقاها من ميدانه الذى تخصّص فيه وهو نقوش عيلام ، أن أهل صيْدا(٣٩) كانوا يستبدلون بسلعهم الذهب فى عيلام ، وكانوا يذهبون إليها براً لا بحراً ، فقد كانت تربط عيلام ومنطقة البحر المتوسط فى ذلك العصر وقبله صلات تجارية برية . أما اليهود فلم يكن لهم فى هذا نصيب

(المقال الأول ، عمود ٣٦٩ أسفل — ٣٧٠) .

ومعنى هذا أن هيزنج يرى أن « أوفير » هي عيلام ، ولكنه ينكر في الواقع ماتقصّه التوراة من أن العبريين ، يصحبهم الفينيقيون ، كانوا يذهبون إليها بحراً ، وإنما يرى أن الفينيقيين وحدهم كانوا أصحاب تجارة مع « أوفير » ، ولكنها تجارة برية ، فقد كان الاتصال البرى ميسوراً ؛ ولم تكن ثمة حاجة إلى سلوك الطريق البحرى الطويل المحفوف بالمخاطر . أما اليهود ، فلم يكونوا شركاء في هذه التجارة ؛ ومن الجلى أن هيزنج أخرجهم منها لما يعتقده من قلة مواردهم (٤٠) .

وقد أيّد رأى جلازر أيضاً شين (عمود ٣٥١٥) وماك كردى Mc Curdy (في A Distionary of the Bible ، المجلد السادس ، ص٨٥ ب) وبرايس (٦٢٧ب —٦٢٨ ا) وشف (ص١٦٠ و ١٧٥) ورولنسون (ص ١٢ — ١٣) .

(ج) في غرب الجزيرة :

يرى موريتز (ص ١١٠) أن «أوفير» هي الجزء الجنوبي من ساحل الحجاز وما يتصل به من ساحل اليمن ، أو بعبارة أدق الساحل من قنفذة إلى عثود ، وكان « ساحل الذهب » منذ القرن الثانى قبل الميلاد حتى القرن العاشر الميلادى كما يؤخذ من المصادر اليونانية والعربية . ويقول

موريتز إن الذهب كان يوجد هناك فى مجارى الجداول المنحدرة من أعالى الجبال ، وإن سفر أيوب ٢٢ : ٢٤ ينبىء عن ذلك أيضاً حين يشير إلى « جداول أوفير » (نحاليم أوفير) . ولكننا نقول إن كلمة « نحاليم » (الجداول) فى الآية لا يمكن أن تكون مضافة إلى «أوفير» ، وإلا لحذفت منها ميم نهاية الجمع المذكر السالم كما تحذف نونه عند الإضافة فى العربية .

هذا هو مكان «أوفير» فى رأى موريتز . وقد قدم لهذا الرأى بنقد النظريتين الهندية والإفريقية (ص ٨٦ — ٨٩) . وقد أوردنا هذا النقد فيما مضى ، وهو يقوم قبل كل شىء على أن السفن فى عصر سليمان كانت فى رأيه أضعف من أن تتجاوز مضيق باب المندب . وقدم موريتز لرأيه أيضاً بالحديث عن الذهب فى بلاد العرب معتمداً على المصادر الكلاسيكية (اليونانية — الرومانية) والعربية (٨٩ — ١١٠) ، فقال (ص ٨٩) إنه كان موجوداً فى كل النصف الغربى من الجزيرة العربية ، من الشمال الغربى أو أرض مَدْيَن القديمة إلى اليمن فى الجنوب الغربى ، وكان موجوداً كذلك فى وسط الجزيرة ، أو على وجه التحديد فى الجزء الجنوبى من هضبة نجد . فيحق إذن القول إن «أوفير» كانت فى مكان ما ببلاد العرب ، أو بالأحرى فى إحدى هذه المناطق . وهنا (ص ٨٩ — ٩٠) يستبعد موريتز مَدين ، لأن مناجم الذهب فيها حديثة نسبياً (حوالى

٤٠٠ ق . م) ، ولأنها لو كانت معروفة أيام سليمان لأرسل إليها قافلة دون حاجة إلى سفن[٤١] ، ولا سيما أن مناجمها لم تكن على الساحل . كذلك يستبعد موريتز (ص ٩٠) وسط الجزيرة ، لأنه كان أرضاً مجهولة للقدماء . وهكذا لا يتبقى سوى النصف الجنوبي من الجزيرة العربية .

هذا عن مكان « أوفير » . أما طبيعة الحملة إلى « أوفير » ، فقد كانت سلمية في رأيه (ص ٧٨ — ٨٣) ، ولم تكن ذات طابع حربي كما يصورها أصحاب النظرية الإفريقية . فقد كانت في ظنه ، كما مر ، لا تتكون إلا من سفينتين ، لا يمكن أن يزيد عدد رجالها عن مائة ، وهي قوة لا تكفي للقتال . فلم يكن إذن بُدٌّ من المقايضة للحصول على الذهب من عرب الجنوب ، الذين كانوا أكبر تجار العالم في ذلك الوقت . ولكن لم يكن لدى سليمان من البضائع ما يكفي لهذا الغرض ، فشعبه كان زراعيا في الغالب ، بل ظلّ بعضه يعيش عيشة البداوة (انظر هامش ٤٠ في هذا الصدد) . ولكن كان لديه الرقيق ، وهي أروج سلعة في العالم القديم ، ولا سيما الشرق منه . ولم يكن هؤلاء الرقيق أسرى حرب ، فسليمان لم يحارب كما حارب أبوه ، وإنما توافر لديه الرقيق بعد أن أمر ، كما يقول سفر الملوك الأول ٩ : ٢٠ — ٢١ ، باسترقاق أبناء الشعوب التي كانت تسكن فلسطين قبل أن يغلبهم عليها اليهود .

هذه خلاصة رأي موريتز . ويميل مونتجومري Montgomery

(ص ٣٩) إلى أن يجعل «أوفير» على الساحل الغربى للجزيرة العربية ، فهذا أرجح فى رأيه من جعلها على الساحل الشرقى (كما يفعل جلازر). وهو يقول (ص ١٧٦ — ١٧٧) إن سفن سليمان لم تكن فى حاجة إلى الذهاب بعيداً إلى الهند للحصول على السلع الهندية ، فإن التجار الهنود كانوا يجلبون هذه السلع هم أنفسهم إلى الموانىء العربية . فالطواويس وخشب الصندل من الهند فى الأصل ، وربما كانت الفضة كذلك ، إذ يبدو أنها كانت دائماً من السلع المستوردة فى الجزيرة العربية . أما الذهب فهو من «أوفير» العربية ، وكذلك الحجارة الكريمة . ولا تزال النسانيس baboons تُرى فى مرتفعات اليمن وحضرموت ، وإن كانت كلمة قوفيم العبرية « القرود » هندية الأصل .

هذه هى الآراء المختلفة التى تندرج فى النظرية العربية . وقد انتقدها هى أيضاً بعض العلماء . فنهم هولْتسِنْجر Holzinger ، الذى يقول (ص ١٠٧) إن السنوات الثلاث التى كانت تستغرقها رحلة « أوفير » ، كما تقول التوراة ، يستحيل معها أن تكون « أوفير » فى مكان قريب من عصيون جابر كالجزء الجنوبى الغربى من بلاد العرب ، فلا بد إذن أن تكون أبعد . ويوجه بيترز (ص ٢٢١) وهورنل (انظر النظرية الهندية) الاعتراض نفسه على من يجعل « أوفير » فى جنوب بلاد العرب . ولكن نُواك يرى (ص ٢٤٨) أن هذا النقد غير قاطع ، لأننا لا نعرف

شيئاً عن المدة التى كانت تقيمها سفن سليمان فى « أوفير » قبل أن تعود أدراجها إلى عصيون جابر .

ويعترض بيترز أيضاً (ص ٢١٧ — ٢١٨) بأنه لو كانت «أوفير» فى سبأ لبعث إليها سليمان بقوافل الإبل[٤٢] ، فإن ملكة سبأ جاءت إليه ، كما تقول التوراة ، عبر الصحراء . ثم هو ينتقد النظرية العربية عامة بقوله (ص ٢٤٤) إن ذهب بلاد العرب كان قليلا بالقياس إلى المقادير الهائلة التى كانت تصل منه إلى سليمان .

***

هذه هى الآراء المختلفة فى مكان « أوفير » . ونضيف إليها رأياً عاماً يشملها هو رأى بيرتون (١ ، ص ٢٦١ — ٢٦٣ و ٢ ، ص ٢٣٩ — ٢٤٠) ، وهو أن « أوفير » معناها « الأرض الحمراء » (أى الحمراء بلون الذهب) ، وأنها لم تكن عَلَماً على بلد معين وإنما كانت اسم جنس يصدق على بلاد عدة كاليمن وشرق إفريقية وغرب الهند . وهذا يفسر ما تقوله التوراة من أن رحلة « أوفير » كانت تستغرق ثلاث سنوات ، كما أن ذكر الطواويس التى تخلو منها الجزيرة العربية وإفريقية يشير إلى أن الرحلة كانت تمتد حتى الساحل الغربى من الهند . ولو كانت « أوفير » مركزاً تجاريا واحداً على البحر الأحمر ، ترد إليه سلع الجزيرة العربية وصادرات الهند وشرق إفريقية ، لما أخطأته عين الجغرافيين

العرب الفاحصة ، ولوجدنا أطلاله الدارسة .

ويعتمد بيرتون فى نسبة معنى الحمرة إلى « أوفير » على شبرنجر (١ ، ص ٥٦ — ٥٧) ، الذى يرى أن معنى « ذهب أوفير » هو « الذهب الأحمر »(٤٣) . وهما يعوّلان على ورود صيغ مقابلة لأوفير فى بعض اللهجات العربية الجنوبية الحديثة تؤدى معنى الحمرة . ولكن جلازر (١ ،ص ٣٧٧) ، يؤيده بيترز (ص٢٣٧ —٢٣٨)، يقول إن «أوفير» العبرية ليست لها أدنى علاقة بالكلمة المَهْرِيّة التى أوردها شبرنجر تأييداً لرأيه ، فقد سمعها هو (جلازر) تنطق أَعْفُر (بالعين) لا آفر كما يظن شبرنجر . وقد ردّ عليه شبرنجر (٢ ، ص ٥١٤ — ٥١٥) ، ولكنه لم يأت بجديد .

ومهما يكن من أمر ، فإنه لا يصحّ الاعتماد على اللهجات العربية الحديثة وحدها ، ولا سيما تلك التى تنطوى على آثار أجنبية كلهجات جنوب الجزيرة ، فى تفسير كلمة قديمة كأوفير لا نجد لها تفسيراً فى العبرية نفسها بله النقوش العربية الجنوبية القديمة والعربية الشمالية (عربية القرآن) .

نتيجة البحث :

تتفق المصادر الكلاسيكية والعربية على أن الجزيرة العربية ، ولا سيما الجانب الجنوبى الغربى منها ، كانت موطناً للذهب . فكان من الطبيعى أن

يطلب سليمان الذهب فيها ، لا فى مكان قصى كالهند أو إفريقية . وكان من الطبيعى أيضاً أن يطلبه فى الجانب الجنوبى الغربى من الجزيرة العربية ، لأنه أقرب أجزائها إليه . وكان أمامه فى سبيل ذلك طريقان : طريق البر عبر الصحراء ، وطريق البحر على طول ساحل البحر الأحمر . فآثر طريق البحر ، رغم أن قومه أهل زراعة ورعى لم يتمرسوا بالبحار . ذلك لأن طريق القوافل شاق ، وقد تزيد نفقاته على نفقات الطريق البحرى بما يفرضه السبئيون المحتكرون لطريق الصحراء من أجور ومكوس . ولا يصح الاعتراض على ذلك بما قاله بيترز وسبق ذكره من أنه لو كانت «أوفير» فى سبأ لبعث إليها سليمان بقوافل الإبل ، فإن ملكة سبأ جاءت إليه ، كما تقول التوراة ، عبر الصحراء . لا يصح توجيه هذا الاعتراض ، لأن طريق الصحراء كان أيسر على أهل سبأ من طريق البحر ، فقد كانوا خبيرين به إذ تقوم عليه تجارتهم مع الشمال ، كما كانوا أصحاب الكلمة فيه لا يؤدون عنه مكوساً لأحد . وثمة سبب آخر دعا سليمان إلى اختيار طريق البحر ، هو أنه أراد أن يشرك معه حليفه حيرام ، ملك صور ، توددا (انظر هامش ٤٠) ورغبة فى الانتفاع بمهارة الفينيقيين فى الملاحة ؛ وربما كان حيرام نفسه هو الذى ألح عليه فى ذلك .

كان الجانب الجنوبى الغربى من الجزيرة العربية هو المصدر الذى يستقى منه سليمان الذهب . والذهب أهم السلع التى كانت تجلب من « أوفير » ،

« فأوفير » إذن فى الجانب الجنوبى الغربى من الجزيرة العربية . نقول إن الذهب أهم سلع «أوفير» ، ونستدل على ذلك بأنها السلعة الوحيدة التى يذكرها سفر الملوك الأول ٩ : ٢٨ (« فأتوا إلى « أوفير » وأخذوا من هناك ذهباً أربعمائة وزنة وعشرين وزنة ») ؛ وهذه الآية من مصدر متقدم (انظر الهامش الأول) . ويذكر الذهب وحده أيضاً فى أخبار الأيام الثانى ٨:١٨ ، ولكن هذه الآية كما قلنا متأخرة منقولة عن الملوك الأول ٩ : ٢٨ . ويُذكر الذهب وحده كذلك فى الملوك الأول ٢٢ : ٤٩ . ومما يقطع بأن الذهب أهم سلع «أوفير» ضربُ الأمثال ، كما رأينا ، بذهب «أوفير» ، فضلا عن استعمال كلمة « أوفير » ، كما رأينا أيضاً ، فى معنى « الذهب الأوفيرى » فى أيوب ٢٢ : ٢٤ .

وكان يلى الذهب فى الأهمية بين سلع أوفير خشب الصندل أو ، كما يرى جلازر (انظر هامش ٢) ، خشب الإصطرك ، والحجارة الكريمة . فسفر الملوك الأول ١٠ : ١١ يذكرها هى والذهب دون سائر السلع ، وهذه الآية هى أيضاً من مصدر متقدم (انظر الهامش الأول) . كذلك لا نجد سوى هذه السلع الثلاث فى سفر أخبار الأيام الثانى ٩ : ١٠ ، ولكن هذه الآية كما قلنا متأخرة منقولة عن الملوك الأول ١٠ : ١١ .

والحجارة الكريمة سلعة عربية بإجماع الآراء ، وكذلك خشب الإصطرك (هامش ٢) . أما الصندل فقد رأينا ما قاله شبرنجر (فى صدر

الـكلام عن النظرية العربية) عنه من أنه كان ينبت فى بعض أرجاء الجزيرة نبات يشبهه ويقاربه فى الرائحة .

فالسلع الثلاث الأساسية التى كانت تجلب من « أوفير » موطنها الجزيرة العربية.وفى هذا سند قوى للنظرية العربية ، يضاف إليه أن سفر التكوين ١٠ : ٢٩ يعد أوفير من أبناء يقطان (قحطان ، فى جنوب الجزيرة) ، ويضعه بين سبأ (فى الركن الجنوبى الغربى من الجزيرة) وحويلة (التى تختلف حولها الآراء) . وأوفير بن يقطان هذا ، أى شعب « أوفير » القحطانى ، هو الشعب الذى يسكن أرض «أوفير» ؛ فليس هناك أوفيران، أوفير فى الجزيرة العربية و « أوفير » فى مكان آخر ، كما يزعم بيترز وكاتب مادة « أوفير » فى دائرة المعارف الأمريكية .

يتبقى من سلع «أوفير» الفضة والعاج والقرود (أو الطيوب إذا صح رأى جلازر المذكور فى هامش ٢٩) والطواويس (أو العبيد إذا صح رأى نيبور الذى أوردناه تحت عنوان « ملاحظة » فى آخر الحديث عن النظرية الإفريقية) : فالفضة كانت غالية دائماً فى الجزيرة العربية ، ولهذا رأى بعض الباحثين أنها مقحمة فى النص (انظر هامش ٣١ وما يتصل به من المتن) ؛ ولـكن من الممكن أنها كانت تستورد إلى « أوفير » . والعاج مستورد هو أيضاً ، إما من إفريقية القريبة وهو أرجح ، وإما من الهند البعيدة . والقرود مستوردة هى أيضاً ، إما من إفريقية القريبة وهو

أرجح كذلك ، وإما من الهند النائية . هذا إذا لم يكن المراد النسانيس ، كما يقول مونتجمرى (ص ٢٩) [وقد ذكرنا قوله من قبل] ، فإن النسانيس لا تزال ترى فى مرتفعات اليمن وحضرموت ، فتكون عندئذ سلعة عربية. وكذلك الطيوب ، التى يجعلها جلازر مكان القرود ، سلعة عربية ، بل هى السلعة التى كان يتهافت عليها الشرق والغرب وكانت مصدر غنى وثروة لعرب الجنوب . يتبقى بعد ذلك الطواويس ، وهى سلعة هندية فى الأصل ، فلا بد أن « أوفير » كانت تستوردها من الهند ؛ وإذا صحّ ما يقوله نيبور من أن المراد « العبيد » ، كانت السلعة مستوردة أيضاً ولكن من إفريقية(٤٤) .

وهذه السلع الأربع (الفضّة والعاج والقرود [أو النسانيس أو الطيوب] والطواويس [أو العبيد] لا تذكر إلا فى سفر الملوك الأول ١٠ : ٢٢ وأخبار الأيام الثانى ٩ : ٢١ ، ولكن الآية الثانية كما قلنا منقولة عن الآية الأولى متأخرة عنها بالطبع . ثم إن الآية الأولى نفسها ، كما يقول كيتل (انظر الهامش الأول) ، مستقاة من مصدر متأخر قليلا عن المصدر الذى استقى منه سفر الملوك الأول ٩ : ٢٨ و ١٠ : ١١ ، حيث لا تذكر هذه السلع الأربع . فهذا يدل على أن هذه السلع لم تكن أساسية كالذهب والحجارة الكريمة وخشب الصندل أو الإصطرك .

فسفن سليمان كانت تقصد إلى « أوفير » طلباً لهذه السلع الثلاث أولاً ،

وهى من نتاج الجزيرة العربية نفسها ، ولتلك السلع الأربع ثانياً ، وهى مستوردة من إفريقية أو الهند . فإذا صح ما يقوله مونتجومرى وجلازر ونيبور كانت ثلاث من هذه السلع الأربع عربية أصيلة ، وزادت بذلك قوة النظرية العربية. ولا حاجة بنا إلى التدليل على الصلات التجارية التى كانت تربط الركن الجنوبى الغربى من الجزيرة العربية بإفريقية والهند قديماً . وقد أوردنا فيما مضى (بصدد نقد النظرية الإفريقية) نص ما جاء فى كتاب ريبلوس عن التجار العرب فى شرق إفريقية. ويقول الكتاب نفسه (الفصل ٢٦) عن عدن : « كانت تسمى « يودايمُون » Eudaemon ، وكانت مدينة هامة فيما مضى ، عند ما كانت الرحلة من الهند إلى مصر أمراً لم يتحقق بعد ، وعند ما كانوا لا يجرءون على الملاحة من مصر إلى الموانىء الواقعة وراء هذا المحيط، بل كانوا يأتون جميعاً إلى هذا المكان ؛ وفى تلك الأيام كانت تتلقى السلع من كلا البلدين ، كما تتلقى الإسكندرية الآن الأشياء التى تجلب من الخارج ومصر معاً ». وهذا نص بالغ الأهمية، لأنه يثبت أن الاتصال البحرى بين شمال البحر الأحمر والهند لم يتم إلا فى عصر قريب من القرن الأول الميلادى (زمن ريبلوس) أو، على الأكثر، فى عصر لا يبعد عن القرن الأول كثيراً ، وفى هذا زعزعة للنظرية الهندية ولرأى جلازر . ثم إن هذا النص يثبت أيضاً أن السفن قبل القرن الأول كانت تستطيع عبور باب المندب إلى عدن ، وفى هذا زعزعة لرأى موريتز .

فسفن سليمان كانت تستطيع إذن حمل سلع أوفير من ميناء عربى قبل باب المندب كميناء مخا ، أو بعده كميناء عدن .

هذه الصلات التجارية التى كانت تربط الركن الجنوبى الغربى من الجزيرة العربية بإفريقية والهند جعلت منه مقصداً لسفن الغرب التى تطلب سلع هذين البلدين ، فلم تكن سفن سليمان فى حاجة إذن إلى طلب هذه السلع فى مواطنها؛ وفى هذا زعزعة لكلتا النظريتين الإفريقية والهندية . ثم إن انتساب أسماء العاج والقرود والطواويس فى العبرية إلى أصول هندية ليس دليلا على أن السلع كانت تجتلب من الهند نفسها ، فقد كان باب الاستيراد مفتوحاً!

كذلك لا يصحّ الاستدلال على أن « أوفير » فى بلد ما بورود أسماء مشابهة لأوفير فى هذا البلد ، فكثيراً ما يكون التشابه اللفظى عارضاً . والواقع أن أصحاب كل نظرية من النظريات السابقة لم يعدموا ، كما رأينا ، أسماء تشبه « أوفير » . بل إن بيترز (انظر هامش ٢٢) يشتق اسم إفريقية نفسها من « أوفير » .

الركن الجنوبى الغربى من الجزيرة العربية هو فى رأينا مكان «أوفير» . ولكن قد يُعترض على ذلك بما اعترض به بيترز ، كما رأينا ، على النظرية العربية عامة ، من أن ذهب بلاد العرب كان قليلا بالقياس إلى المقادير الهائلة التى كانت تصل منه إلى سليمان . وقد يعترض على ذلك أيضاً باعتراض هولتسنجر الذى أوردناه من قبل ، وهو أن السنوات الثلاث التى كانت

تستغرقها رحلة أوفير (ذهاباً وإياباً) ، كما تقول التوراة ، يستحيل معها أن تكون « أوفير » فى مكان قريب من عصيون جابر .

فهذان الاعتراضان يقومان على أساس التسليم بقصة « أوفير » حرفاً حرفاً . ولكن ألا تجوز المبالغة فى هذا المجال الأدبى ، ولا سيما أن الأمر يتعلق بسليمان الذى سارت بذكره الرُّكبان ، والذى كان يحتاج فعلا إلى ذهب كثير لتزيين الهيكل وقصر المُلك ، وهما فكرة طافت برأس أبيه داود ، وأخرجها هو إلى حيِّز الوجود ؟ ثم ألا يمكن أن يكون الغرض من المبالغة إظهار حملات « أوفير » وكأنها أبهى من حملات الفراعنة القدامى إلى بنت أو بمنزلتها على الأقل ؟ إن موريتز (ص ٦٦ — ٦٩) يتحدث عن المبالغة فى تقدير دخل سليمان من الذهب ، فيقول إن سفر الملوك الأول ١٠ : ١٤ — ١٥ يجعل الدخل السنوى المنتظم ٦٦٦ وزنة = حوالى ٢٠٠٠٠ كيلوجرام[٤٥] = ٤٠٠ قنطار إنجليزى[٤٦] ، وهو قدر لم يكن العالم القديم كله يستطيع إنتاجه فى سنة كاملة . ولكن يضاف إلى ذلك ما كان يأتيه من « أوفير » كل ثلاث سنوات وهو ٤٢٠ وزنة[٤٧] = ١٢٦٠٠ كيلوجراماً = حوالى ٢٥٢ قنطاراً إنجليزيا . ويضاف أيضاً ما أتت به إليه ملكة سبأ (الملوك الأول ١٠:١٠) ، وهو ١٢٠ وزنة = ٣٦٠٠ كيلو جراماً = ٧٢ قنطاراً إنجليزيا . فيكون المجموع ٧٢٤ قنطاراً إنجليزيا من الذهب قيمتها ٢٤ مليون دولار . ومع هذا لم

يستطع أن يردَّ دين حيرام (انظر هامش ٤٠) فتنازل له عن عشرين مدينة !

كان سليمان يجلب ذهباً كثيراً من بلاد العرب ولا ريب ، ولكنه لم يكن بهذه الكثرة الهائلة التي تصوِّرها قصة « أوفير » . كان يطلب من الذهب ما يملك القدرة على شرائه . وبهذا يزول الأساس الذي بنى عليه كين وبيترز رأيهما من أن اليهود كانوا يستخرجون الذهب من مناجمه في روديسيا . ذلك الأساس هو أن اليهود لم يكن لديهم من الموارد ما يكفي للحصول على تلك المقادير الهائلة من الذهب . ذلك الأساس هو الذي استند إليه كين وبيترز ، كما رأينا ، في نقد النظرية الهندية ، وهو الذي دفع بيترز إلى وضع « أُوفير » في روديسيا الغنية بالذهب ، واضطر كين إلى أن يجعل مصدر الذهب في روديسيا أيضاً وإن جعل « أُوفير » نفسها في جنوب بلاد العرب .

ومما يضعف النظرية الإفريقية أيضاً بل يكاد يهدمها ما قاله مالك إيفر وغيره وأوردناه من قبل ، وهو أَن آثار روديسيا ، التي زعم أصحاب هذه النظرية أنها من بناء الساميين ، تنتمي في الواقع إلى القرون الوسطى ؛ وأنه لا دليل على أن مناجم الذهب القديمة كان يستغلها أناس غير السكان الأصليين .

ونعود الآن إلى الاعتراض الثاني الذي يستهدف له الرأي القائل إن « أُوفير » في الركن الجنوبي الغربي من الجزيرة العربية ، وهو أن السنوات الثلاث أطول مما تتطلبه الرحلة إلى ذلك المكان والعودة منه . وردّنا أَن

هذه مبالغة أيضاً ، يراد بها التدليل على أن سليمان كان قادراً على أن يأتى بأنفس السلع من أقاصى الأرض . ولنلاحظ أن ذكر السنوات الثلاث لم يرد فى الملوك الأول ٩ : ٢٨ و ١٠ : ١١ ، وهما من مصدرين متقدمين (انظر الهامش الأول) ، ولكن فى الملوك الأول ١٠ : ٢٢ ، وهى من مصدر متأخر عنهما قليلا ، فضلا عن أخبار الأيام الثانى ٩ : ٢١ ، وهى كما قلنا رواية متأخرة منقولة عن الملوك الأول ١٠ : ٢٢ (٤٨) .

هذا إذا فهمنا من العبارة « كانت سفن ترشيش تأتى مرة فى كل ثلاث سنين » أن رحلة الذهاب والعودة كانت تستغرق ثلاث سنوات . ولكن ألا يمكن أن يكون المعنى هو أن سليمان كان يبعث بسفنه مرة كل ثلاث سنين ، وعندئذ لا تكون الإشارة إلى زمن الرحلة ولكن إلى المدة الفاصلة بين كل رحلة وأخرى ؟

ونلخّص رأينا فنقول إن سفن سليمان لم تكن فى حاجة إلى الذهاب إلى الهند أو إفريقية طلباً لسلع « أوفير » ، فقد كانت هذه السلع متوافرة فى الركن الجنوبى الغربى من الجزيرة العربية . هذا إلى أن الرحلة إلى الهند خاصة لم تكن ميسورة ، وأن أسانيد النظرية الإفريقية متداعية . ولم يكن الذهب الذى يجلبه سليمان من «أوفير» بالكثرة الخيالية التى تُصوّر لنا ، وإلا لما استطاع أداء الثمن . والسنوات الثلاث التى يقال إن الرحلة كانت تستغرقها ذهاباً وإياباً إما أنها من قبيل المبالغة الأدبية ، وإما أنها تنصب على المدة الفاصلة بين كل رحلة وأخرى ، لا على طول الرحلة نفسها .

الهوامش

(١) فى النص العبرى « سفينة » ، ولكن المراد الجمع ؛ وهذا أسلوب قديم فى العبرية . ولكن كيتل Kittel (ص ١٦٣ وهامش ٥ فيها) يأخذ الكلمة على ظاهرها المفرد . ثم هو يرى اعتمادا على الملوك الأول ٩ : ٢٦ — ٢٨ و١٠ : ١١ أن الأمر لم يتجاوز سفينة واحدة بناها سليمان وزودها حيرام بالرجال . وهاتان الآيتان ، فى رأيه ، متفقتان فيما بينهما تماما رغم أنهما من مصدرين مختلفين . وهو يرجع الملوك الأول ١٠ : ٢٢ إلى مصدر ثالث متأخر قليلا ، وهذه الآية تتحدث فى رأى كيتل عن سفينتين من سفن ترشيش ، إحداهما لسليمان والأخرى لحيرام .

كذلك يأخذ موريتز Moritz (ص ٧٨ أسفل ـ ٧٩) الكلمة على ظاهرها المفرد ، ولكنه يفسر الملوك الأول ٩ : ٢٨ و ١٠ : ١١ تفسيرا مختلفا ، فالحديث فيهما عنده عن سفينتين لاسفينة واحدة : سفينة لسليمان ، وأخرى لحيرام ؛ ورجال حملة « أوفير » لم يكونوا لذلك يزيدون على المائة عدا . أما الآية الملوك الأول ١٠ : ٢٢ ففيها فى رأيه مبالغة ترجع إلى عصر متأخر ، إذ كيف يتأتى لسفينة ضخمة (= سفينة ترشيش) السير فى البحر الأحمر الزاخر بشعاب المرجان ؟ أما الآيتان أخبار الأيام الثانى ٨ : ١٨ و ٩ : ٢١ ، حيث الحديث عن السفن (بالجمع) التى لحيرام والسفن الضخمة (= سفن ترشيش) التى لسليمان ، فهما فى رأيه من تزيد عصر متأخر .

(٢) هذه هى الترجمة المألوفة لكلمة « أَلْمُجِّيم » العبرية . ولكن جلازر Glaser (١ ، ص ٣٦٦ — ٣٦٧ ؛ و ٢ ، ص ١٤ آخر سطر — ١٥) يرى أن المراد خشب الشجرة المعروفة باسم storax « الإِصْطَرْك » (معرّب ، عن قاموس النهضة لإسماعيل مظهر) . ويقول هُمِل Hommel (٣ ، ص ٥٥٣ ،

هامش ٣) إنها شجرة إِلَمَّا كُو elammaku التى كان الملوك الأشوريون يستعملون خشبها فى بناء قصورهم ، والتى لابد أنها كانت تنبت فى شرق الجزيرة العربية خاصة . وهو يرى أن الكلمة العبرية مأخوذة عن الكلمة الأشورية . وانظر أيضا هامش ١٩ .

(٣) تضيف الترجمة العربية بين كلمتى « سنوات » و « حاملة » عبارة « أتت سفن ترشيش » ، وقد أسقطناها لأنها ليست فى النص العبرى .

(٤) فى النص العبرى بالجمع أيضا .

(٥) فى النص العبرى أَلْجمِّيم بتقديم الجيم على الميم . انظر الهامش الثانى .

(٦) يرى جلازر (١ ، ص ٣٥٧) أن أُوفاز فى سفر إرميا ١٠ : ٩ وسفر دانيال ١٠ : ٥ ، ومُوفاز فى سفر الملوك الأول ١٠ : ١٨ ، محرفتان عن «أوفير» ، ولكن ينكر موريتز ذلك (ص ٨٤ ، هامش ٥) .

(٧) الترجمة اليونانية للعهد القديم ، ويقال إن سبعين مترجماً قاموا بها حوالى ٢٧٠ ق . م .

(٨) الصور الثمانية هى : ôpheir و oupheir و sôpheir و sôphir و soupheir و sôphara و sôpheira و sôphêra . ويرى موريتز (ص ٨٤) أن هذا التعدد فى الصيغ دليل على أن « أوفير » كانت نسيا منسيا زمن هذه الترجمة . ويرى كين Keane (ص ٥٣) أن الصيغ المصدّرة بالسين ترجع إلى أن أصحاب الترجمة السبعينية كانوا يعتقدون أن « أوفير » هى سفار الواردة فى سفر التكوين ١٠ : ٣٠ : « وكان مسكنهم [بنى يقطان الذين منهم « أوفير »] من ميشا حينما تجىء نحو سفار جبل المشرق » . (انظر عن هذه الآية كلام ريتر Ritter الذى نورده عند الحديث عن النظرية العربية .) وثمة تفسير آخر لهذه السين نشير إليه عند الحديث عن النظرية الإفريقية .

(٩) كتبها القديس هيرونيموس Hieronymus (حوالى ٣٤٠ـ٤٢٠م) .

(١٠) يتناول تاريخهم منذ بدء الخليقة حتى نشوب الحرب بينهم وبين روما .

(١١) هى التى يسميها بطليموس الجغرافى « شبه الجزيرة الذهبية » Aurea Chersonesus ، ويرى شف Schoff (ص ٢٥٩) أنها شبه جزيرة الملايو ولا ريب .

(١٢) هى أيضا Abiria فى الـكتاب المسمى بريبلوس Periplus ، الفصل ٤١ . (وقد اعتمدنا فيه على ترجمة شف .) ويقول شف (ص ١٧٥) إنها إقليم كجرات Gujarat الآن .

(١٣) لغة جنس يسكن جنوب الهند وسيلان .

(١٤) هى سُوپارا Soupara عند بطليموس الجغرافى (الـكتاب السابع ، الفصل الأول ، الفقرة ٦) ، وسُبـارا Suppara فى كتاب بريبلوس (الفصل ٥٢) ، وسوبارة عند الجغرافيين العرب . ويقول شف (ص ١٩٧) [متابعا هـ . يول H. Yule] إنها سوپارا Sopâra الآن ، على بعد أميال قليلة شمال بومباى ، ولـكن يجعلها شين Cheyne (عمود ٣٥١٤) فى غرب مالابار بجوار جوا . على أن كلام بريبلوس يقطع بخطأ شين ، فهو يضعها بين بريجازا Barygaza (بروتش Broach الآن) وكاليينا Calliena (كاليان Kalyan الآن) الواقعة على الشاطىء الشرقى من ميناء بومباى ، وهما بعيدتان عن جوا شمالا . ويقول بيرتون Burton (١ ، ص ٢٦٠) إن الرأى السائد أنها سورات Surat (شمال بومباى) ، ولـكن يبدو أن هذه المدينة حديثة نسبيا ، كما يقول فان دير ليث Van Der Lith (ص ٢٢٧) .

ومن طريف ما يرويه بزرك فى كتاب عجائب الهند (الذى نشره فان ديرليت) عن سوبارة (أو عن صَيْمور جنوبها) أن رجلا من علية القوم فيها « اجتاز بفأرة ميتة ، فأخذها بيده ، ودفعها إلى ابنه أو غلامه ، وحملها إلى منزله وأكلها ، والفأر عندهم من أنظف ما يؤكل » (ص ١٦٢) .

(١٥) ولـكن التوابل ليست بين السلع التى كان يأتى بها سليمان ، على حسب التوراة ، من « أوفير » .

(١٦) وهم يستشهدون أيضاً بأن القبطية تطلق على جنوب الهند اسم سوفير Sophir . ويرجح هول Hall (ص ٤٣٤)أن تكون أوفير على ساحل كونكان Konkan (فى غرب الهند بين بومباى شمالا وجوا جنوبا) أو ساحل كوتشين Cochin (فى الجنوب الغربى من الهند) ، فإن بعض سلع « أوفير » كالقردة والطواويس هندية قطعاً ؛ ولـكنه يسلم بأن « أوفير » يمكن أن تكون فى جنوب

الجزيرة العربية ، وأن التجار العرب فى تلك الأرجاء كانوا يجلبون سلع الهند ويبيعونها لرجال سليمان .

(١٧) انظر عنها شف (ص ١٦٥) .

(١٨) له كتاب سابق عن مشكلة « أوفير » صدر عام ١٨٩٥ ، وعنوانه **Das goldene Ophir Salomo's**

(١٩) ولكن بيترز لايترجم أَلْمُجِّيم بخشب الصندل كما هى العادة بل بالصمغ ، كما يترجم تُكِّيِّيم بالدجاج الحبشى لا بالطواويس . انظر كذلك ص ٢٢١ من كتابه . وانظر الهامش الثانى من هذا البحث .

(٢٠) انظر كذلك ص ٤ و ٢٦٨ من كتابه .

(٢١) يرى شبرنجر أيضاً (١ ، ص ٥٩) أن أصحاب الترجمة السبعينية كانوا يعتقدون أن « أوفير » هى سُفالة ، ولهذا جاءوا بالصيغ السينية .

(٢٢) يرى بيترز أيضاً (ص ٣ و ٢٤١ — ٢٤٢) أن اسم إفريقية نفسها مأخوذ من « أوفير » .

(٢٣) **Zur Simbabyefrage** فى **Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft** . فينا ، ١٩١١ . المجلد الثامن ، ص ٤٣٢ وما بعدها .

(٢٤) فى مجلة **South African Journal of Science** ، المجلد ٢٤ ، ص ٩٨٤ ، ديسمبر عام ١٩٢٦ .

(٢٥) كان جلازر من أعظم المشتغلين بالنقوش العربية الجنوبية القديمة ، بل إنه كشف منها عددا ضخما تتضاءل أمامه كشوف الآخرين .

(٢٦) بيترز (ص ٢٣٠ — ٢٣٢) . ويؤيده جلازر (٢ ، ص ١٩) .

(٢٧) استند شف (ص ٩٧) أيضاً إلى هذه الفقرة فى الدلالة على أن تغلغل العرب فى الشعوب الزنجية على طول الساحل متقدم على العصر الإسلامى بزمن طويل . وانظر أيضا ص ٩٨ — ٩٩ من كتابه .

(٢٨) يمكن أن يعترض على النظرية الإفريقية أيضا بأن روديسيا لم تنتج الفضة فى العصور الماضية . انظر هامش ٣١ .

(٢٩) يفضل ملر Müller (عمود ٢٦٩) أن يكون التحريف عن * تسميم = جمع الـكلمة المصرية القديمة تسم « كلب الصيد » . وهذا رأى بعيد الاحتمال .
وقد لقى تصحيح نيبور تأييد كثير من العلماء ، مثل فنكلر Winckler (عمود ١٤٨) وجلازر (٢ ، ص ١٥) وهمل (٣ ، ص ٥٥٣ ، هامش ٢) . وبهذه المناسبة رأى جـلازر (٢ ، ص ١٥ — ١٦) أيضا تفسير الـكلمة العبرية « قوفيم » لا بالقرود كما هى العادة ، فالقرود كالطواويس سلعة لا قيمة لها ولا يعقل أن يتجشم رجلان عمليان كسليمان وحيرام المشاق فى سبيلها ، ولـكن بالطيوب ، لا سيما البخور ، وهو معنى الجذر قيف فى النقوش العربية الجنوبية . وقد أيد همل (نفس المرجع) تفسير جلازر .

(٣٠) فى بحثه Tharshish und Ophir (برلين ، ١٩٠٣) ، وكان قد نشره من قبل فى مجلة Zeitschrift für Ethnologie ، المجلد ٣٥ (١٩٠٣) ، ص ٢١٩ وما بعدها .

(٣١) يرى ملر (عمود ٢٦٩) وريكارد Rickard (ص ٢٦٧) أيضا أن الفضة مُقْحَمة فى النص ، فقد كانت نادرة فى منطقة البحر الأحمر والجزيرة العربية . ويضيف ريكارد أن الفضة لم تستخرج أيضاً من روديسيا فى العصور الماضية ؛ وفى هذا نقد لأصحاب النظرية الإفريقية . وقد ذكرنا من قبل ما قاله شبرنجر فى نقد النظرية الهندية من أنه يستبعد أن تصدر الهند الفضة فقد كانت فيها شديدة الغلاء .

(٣٢) ولـكن جلازر (٢ ، ص ١٢ و ١٤) يرى أن ميشا هذه هى مسخا Moscha ، ميناء مدينة ظفار (انظر الهامش التالى وما يتصل به من المتن) .

(٣٣) كانت ميناء مدينة ظفار ا جلازر ١ ، ص ٧٩ آخر سطر — ٨٠) . ويصفها كتاب بريبلوس (الفصل ٣٢) بأنها كانت مركزا لتجارة اللبان ومقصدا للسفن من الغرب والشرق (والهند) .

(٣٤) هى التى سميت فيما بعد أبولوجوس Apologos ثم الأُبُلَّة .

(٣٥) لم يكن جلازر مقتنعا تمام الاقتناع بمعنى « الطواويس » الذى يُجعل عادة لـكلمة « تـكييم » العبرية ، ولهذا رأيناه يرحب برأى نيبور فى هذا الصدد (انظر هامش ٢٩ وما يتصل به من المتن) .

(٣٦) ولكن الفضة كانت غالية دائما فى الجزيرة العربية (انظر هامش ٣١ وما يتصل به من المتن) .

(٣٧) انظر أيضا عن مواطن سلع « أوفير » جلازر ٢ ، ص ١٦ .

(٣٨) كان همل يرى من قبل(١ [عام ١٨٨٣] ،ص ٨٦ و ١٠٨ـ١٠٩) أن « أوفير » على الساحل الجنوبى للجزيرة العربية .

(٣٩) يقصد أهل صور وملكها حيرام .

(٤٠) نذكر فى هذا الصدد ما يرويه العهد القديم (الملوك الأول ٩ : ١١) من أن حيرام ملك صور « قد ساعف سليمان بخشب أرز وخشب سرو وذهب حسب كُل مسَرَّته » ، فأعطاه سليمان مقابل ذلك « عشرين مدينة فى أرض الجليل » . وهذا يدل على أن موارد سليمان لم تسعفه فى رد الدين ، فتنازل لدائنه عن بعض أرض فلسطين نفسها .

(٤١) هكذا قال كين (ص ٤١) أيضاً من قبل .

(٤٢) ريل (عمود ٣٤٣) يوافق بيترز على ذلك .

(٤٣) يرى شبرنجر (١ ، ص ٥٦ — ٥٧) أن الكلمة اليونانية **أَبيرون** **apyron** ، ومعناها « الخالى من النار » أى الذهب النقى الذى لا يحتاج المرء إلى تنقيته بالنار ، قد روعى فى صياغتها أن تكون مقاربة فى اللفظ لأوفير التى اشتهر ذهبها بالجوده .

كذلك يرى جلازر (١ ، ص ٣٥٣) أن **أَبيرون** نشأت عن « أوفير » بعد أن زال استعمال هذه علما جغرافيا . ويرى موريتز أيضاً (ص ٨٥ — ٨٦) أن « أوفير » أصل **أَبيرون** ، وأن اليونان نسوا أرض « أوفير » بعد أن أصبح اسمها علما عندهم على الذهب نفسه .

(٤٤) إذا صح رأى نيبور تهدم ركن أساسى من أركان رأى موريتز ، فالعبيد فى نظره ، كما رأينا ، السلعة التى كان يشترى بها سليمان الذهب من عرب الجنوب .

(٤٥) على أساس أن الوزنة (كِكَّار فى العبرية) تساوى حوالى ٣٠ر٢ كج . ولكن انظر بيترز (ص ٢١٢) وريكارد (ص ٢٤١ و ٢٦٥) . ويلاحظ ريكارد أيضاً (ص ٢٦٥) المبالغة فى تقدير الذهب المجلوب لسليمان ، وقد لاحظها

أيضاً بنتسنجر (ص ٢١٩) كما قلنا من قبل .

(٤٦) القنطار الإنجليزى **hundredweight** يساوى ٥٠ كيلو جراما .

(٤٧) الملوك الأول ٩ : ٢٨ ، وقد صارت ٤٥٠ فى أخبار الأيام الثانى ٨ : ١٨ . والآية الثانية ، كما قلنا ، متأخرة منقولة عن الأولى .

(٤٨) يقدّر موريتز (ص ١١٣ — ١١٤) ستة شهور للذهاب إلى الجنوب الغربى من الجزيرة العربية ، حيث تقع « أوفير » فى رأيه ، والعودة منه . ففى منطقة البحر الأحمر تهب الرياح من الشمال من مايو حتى أول أكتوبر ، فيمكن معها قطع طريق الذهاب فى خمسة عشر يوما ، هى التى تحتاج إليها السنابيق العربية اليوم للرحلة من السويس (أو العقبة) إلى عدن . ومن نوفمبر حتى مارس تهب رياح الجنوب ، فتقطع معها السفن طريق العودة فى نصف شهر آخر . وفيما بين مايو ونوفمبر كان رجال السفن يستطيعون ممارسة تجارتهم .

المراجع

— Benzinger (J.), Hebraïsche Archäologie (Freiburg i. B. and Leipzig, 1894).

— Burton (Richard F.), The Gold-Mines of Midian and the Ruined Midianite Cities, 2nd ed. (London, 1878).
The Land of Midian (Revisited), 2nd vol. (London, 1879).

— The Cambridge Ancient History. Vol. III (Cambridge, 1925).

— The Cambridge History of India. Vol. I : Ancient India, Edited by E. J. Rapson (Cambridge, 1922).

— Caton-Thompson (G.), Zimbabwe; Antiquity, vol. 3 (1929), p. 424 - 433.

— Cheyne (T.K.), «Ophir» in Encyclopaedia Biblica, vol. 3 (London, 1902), col. 3513-3515.

— The Encyclopaedia Americana (1938), Article «Ophir».

— Glaser (E.), Skizze der Geschichte und Geographie Arabiens ; vol. 2 (Berlin, 1890).
Zwei Publikationen über Ophir (München, 1902).

— Gsell (Stéphane), Hérodote (Alger, 1915).

— Hall (H. R.), The Ancient History of the Near East, 11th ed. reprinted (London, 1952).

— Hitti (Ph. K.), History of the Arabs (London, 1937).

— Holzinger (H.), Genesis (Freiburg i. B., Leipzig and Tübingen, 1898).

— Hommel (F.), Die semitischen Völker und Sprachen, vol. 1 (Leipzig, 1883).
Die altisraelitische Überlieferung in inschriftlicher Beleuchtung (München, 1897).
Ethnologie und Geographie des alten Orients (München, 1926).

— Hornell (James), Sea-Trade in early times; Antiquity, vol. 15 (1941), p. 233-256.

Naval activity in the days of Solomon and Ramses III; Antiquity, vol. 21 (1947), p. 66-73.

Hüsing (G.), Zur Ophir Frage; OLZ, vol. 6 (1903), col. 367-371.
Nachträgliches zur Ophirfrage; OLZ, vol. 7 (1904). col. 87-92.

— Jastrow (Morris, Jr.), In A Dictionary of the Bible, vol. 6 (2nd impression, Edinburgh 1904), p. 81 b-82 a.

— Keane (A. H.), The Gold of Ophir (London, 1901).

— Kiernan (R. H.), The Unveiling of Arabia (London, 1937).

— Kittel (R.), Geschichte der Hebräer, 2nd vol. (Gotha, 1892).

— Lods (A.), Israel; translated by S. H. Hooke (London, 1948).

— McCurdy (J. F.), In A Dictionary of the Bible, vol. 6 (2nd impression, Edinburgh 1904), p. 85 b.

— Meyer (E.), Geschichte des Altertums, vol. 1 (Stuttgart, 1884).

— Montgomery (J.A.), Arabia and the Bible (Philadelphia, 1934).

— Moritz (B.), Arabien (Hannover, 1923).

— Müller (W. Max), Die Sukiim; OLZ, vol. 3 (1900), col. 269-270.

— Niehbur (Carl), OLZ, vol. 3 (1900), col. 69.

— Nowack (W.), Lehrbuch der hebräischen Archäologie, vol. 1 (Freiburg i. B. and Leipzig, 1894).

— Peters (Carl), Im Goldland des Altertums (München, 1902).

— Price (Ira M.), Article «Ophir» in A Dictionary of the Bible, vol. 3 (6th impression, Edinburgh 1906), p. 626b-628a.

— Randall-MacIver (David), Mediaeval Rhodesia (London, 1906).

— Rawlinson (H. G.), Intercourse between India and the Western World, 2nd ed (Cambridge, 1926).

— Renan (Ernest), Histoire du peuple d'Israel, vol. 2 (Paris, 1889).

— Rickard (T. A.), Man and Metals, vol. 1 (New York and London, 1932).

— Robertson (Edward), Article «Ophir» in Encyclopaedia Britannica (1956).

— Rühl (Alfred), OLZ, vol. 6 (1903), col. 341-345, reviewing Carl Peters' Im Goldland des Altertums.

— Scheftelowitz (J.), OLZ, vol. 7 (1904), col. 315-319, reviewing Gustav Oppert's Tarshish und Ophir (Berlin, 1903).

— Schoff (W. H.), The Periplus of the Erythraean Sea, translated from the Greek and annotated by . . . (New York, 1912).

— Sprenger (A.), Die alte Geographie Arabiens (Bern, 1875). Zu Glaser's Skizze der Geschichte und Geographie Arabiens ; ZDMG, vol. 44 (1890), p. 514-520.

— Tarn (W. W.), Hellenistic Civilisation, 2nd ed., 4th impression (London, 1947).

— Thomas (Bertram), Arabia Felix (London, 1932).

— Van der Lith (P. A.), Livre des Merveilles de l'Inde par le capitaine Bozorg. Texte arabe publié par . . . Traduction française par L. Marcel Devic (Leide, 1883-1886).

— Winckler (H.), OLZ, vol. 4 (1901), col. 141-152, reviewing Rudolf Kittel's Die Bücher der Könige.

الفصل الثانى

الطرق التجارية فى عهد الخلافة

وصلتُ قبلكِ هناك ، فى البلد الذى تعرفينه خير معرفة ،
وأنا أستنشق الآن الهواء العطر :
وأرقبك وأنت تدخلين إلى حيث تقصدين دون أن تضلّى الطريق ،
وتلقين المرساة هناك يا ملكة السفن الغربية ،
وشراعك منشورة للاستظلال بها ، وصواريك عارية ؛
ليس ثمة شىء ، من الريف* reef المُزْبد إلى القُنّة العظيمة التى يغطيها الجليد
والتى تطلّ على أشجار النخيل المورقة ، أبهى
منك أو مثلكُ فى الاعتدال والجلال ، مع أنك ساكنة .

— ر . بريدجز R. Bridges**

فى « عابر طريق » «A Passer-By »

---

* الرِّيف (معرب) سلسلة من صخور أو كثبان من الرمال تبرز من البحر (قاموس النهضة لإسماعيل مظهر) . (المترجم)

** الشاعر الإنجليزى (١٨٤٤ — ١٩٣٠) . والأبيات المذكورة من إحدى قصائده الغنائية القصيرة Shorter Poems . انظر Poetical Works of Robert Bridges ، الطبعة الثانية (أكسفورد ، ١٩٤٧) . (المترجم)

النتائج العامة للفتوحات الإسلامية

إن اتخاذ الإسلام أساساً لتقسيم كتابنا إلى فصوله ليس مجرد اتفاق سار عليه الناس . فإن القرآن وحياة محمد والفتوحات الإسلامية الأولى أعظم أحداث شهدها تاريخ العرب قبل القرن الحالى . ونحن نستطيع أن نميز ثلاث نتائج أساسية فى تاريخ الملاحة العربية :

(١) وقف العرب الآن على شواطىء البحر المتوسط . وعلى الرغم من أن هذه الحركة أفسحت لهم الطريق إلى ثروة مصر وسوريا وثقافتهما ، لم تكن العواقب الاقتصادية العامة طيبة كلها . فالإمبراطورية الرومانية كانت قد وحدت حوض البحر المتوسط كله ، فسارت التجارة حرة عبر مياهه . وقد أظهر بيرين Pirenne فى كتابه Mahomet et Charlemagne كيف احتُفظ بهذه الوحدة سليمة فى أساسها خلال جميع الحروب الأهلية والغزوات التى شهدتها الإمبراطورية فى عصورها المتأخرة ، وإن فصم عراها إلى حين احتلال الوندال لشمال إفريقية . ولو لم يُرَدَّ الفرس سريعا على أعقابهم بعد اقتحامهم الحدود فى القرن السابع لقضوا على هذه الوحدة . ولكن أنهاها العرب . « وتحطمت وحدة البحر المتوسط » . وقد تساءل بيرين عن السبب الذى منع العرب من أن تستوعبهم الإمبراطورية التى هزموها ، كما استوعبت الألمان ؛

فوجد الجواب فى دينهم . فالمسيحية كانت قد دعمت وحدة عالم البحر المتوسط ؛ وبعد القرن السابع وجدنا دينين متنافسين ، تؤيد كلا منهما إمبراطورية ، ويقفان كل أمام الآخر يفصل بينهما المضيقان . وبدلا من أن يصبح البحر المتوسط طريقاً ومعبراً ، أضحى حداً فاصلا وبحراً تستعر فيه الحروب — وهو تغير جاب على الإسكندرية الخراب* .

ويبدو أن العرب جاءوا بنعمة واحدة للبحر المتوسط : وهى السفن المثلثة الشرع . وسنتناول ذلك بالتفصيل فى الفصل التالى .

(٢) احتل العرب سواحل الخليج الفارسى كلها . واستطاعوا الإفادة من هـذا الـكسب ، لأنهـم فى الوقت نفسه وحّدوا فى إمبراطوريتهم من جديد بين بلاد غربى آسيا (ماعدا الأناضول) ومصر . وكان خلفاء الإسـكندر قد شطروا شطرين هذه المنطقة الاقتصادية التى كان الفرس القدماء أول من وحدها من الناحية السياسية . وقد رأينا جهود الدول الغربية للاتجار مباشرة مع الشرق من طريق مصر والبحر الأحمر . ولـكن كان لطريق أرض الجزيرة ميزة لا يمـكن نسيانها ، هى أنه طريق مباشر . وكانت الإمبراطوريات المتعاقبة قد حاولت إزالة الحدود غير الطبيعية بين سوريا وأرض الجزيرة،

* نظرية بيرين هذه ، التى يسلم بها المؤلف ، قد أضحت الآن مضعضعة الأركان كما تقول ن . أبوت N. Abbot فى عرضها لـكتاب المؤلف بمجـلة Journal of Near Eastern Studies (المجلد ١٢ ، ١٩١٣ ، ص ١٤٢) . (المترجم)

وذلك بقضاء كل إمبراطورية على الأخرى ، كما كان شأن البطالمة والساوقيين ، والرومان والبرت ، والبيزنطيين والساسانيين . ولكن باءت كل محاولة بالفشل . وأخيراً انطلق العرب مندفعين من الجنوب ، وأعادوا وحدة الإمبراطورية الفارسية القديمة من جديد .

وكان فى هذا بعض العوض عن الحاجز الجديد الذى قام فى البحر المتوسط . فالخليج الفارسى والبحر الأحمر لم يعودا طريقين متنافسين لبلوغ روما أو القسطنطينية ؛ وإنما كانا طريقين متساويين يُسلك كل منهما لبلوغ ما قاربه من أرض الخلافة . وقد استُعملا جنباً إلى جنب طوال احتفاظ الإمبراطورية الإسلامية بوحدتها ؛ وكان مدى استعمالها يتوقف قبل كل شىء على سعة سوق أرض الجزيرة ومصر وازدهارها . وقد راجت التجارة بين الخليج الفارسى والهند والصين أيما رواج فى عهد العباسيين ، طوال المدة التى كانت فيها بغداد أولى مدن الشرق الأوسط . وكانت ثمة أيضا تجارة بين الخليج وشرق إفريقية ، كما بُعثت من جديد الطرق القديمة الممتدة من البحر الأحمر .

(٣) والتغيير الثالث الذى جلبته الفتوحات الإسلامية أكثر استعصاء على التقدير والتحديد . إذ يبدو أن الناس تثيرهم دائماً الفرص الجديدة التى تتيحها أعمالهم الموفقة ، فيبدون حماسة تتجاوز حدود المألوف فى الكشف عن قدراتهم واستغلالها . ويمكن أن نقارن فى هذا الصدد

عرب القرون الوسطى بأهل أثينا القدماء بعد رد الفرس على أعقابهم ، أو بشعوب أوربا الغربية منذ النهضة . وقد أظهر العرب طوال عدة قرون نشاطاً غير مألوف فى جميع ميادين الحياة . وتناول هذا النشاط الحروب والرحلات والتجارة ، وكذلك كتب الرحلات والجغرافيا والتاريخ(٥١) .

* * *

العرب فى البحر المتوسط

عندما بلغ المسلمون الأوائل السواحل المحيطة بهم ، أظهر بعضهم ميلا إلى الإغارة عبر البحر . ولم يكن هذا سوى امتداد للغزو الذى دأب عليه عرب الجاهلية منذ أقدم الأزمان ؛ فكان الرجل « يركب مركباً » كما يركب جملا ، إما للتجارة وإما طلبا للغنيمة .

وقد شُنَّت أولى الغارات البحرية من شواطىء جزيرة العرب . فقد أبحر عثمان الثقفى* ، والى البحرين ، من عمان فى غارة جريئة على

(٥١) هـ . بيرين : Mahomet et Charlemagne (باريس ، ١٩٣٧) ؛ والعبارة التى نقلناها مأخوذة عن ص ١٣٢ . و ا . ج . توينبى A. J. Toynbee : A Study of History ، الجزء الأول (لندن ، ١٩٣٤) ، ص ٧٥ وما بعدها ، و ص ٣٤٩ ، عن وحدة غربى آسيا .

* عثمان بن أبى العاص الثقفى . (المترجم)

ساحل الهند عند تانه بالقرب من بومباى* ؛ ووجه أخاه** إلى خور الدَّيبُل عند مصب نهر السند (٦٣٦ م)*** . وأراد العلاء (المترجم : ابن الحضرمى) ، خليفته فى ولاية البحرين ، أن يظهر جرأته وإقدامه ، فعبر إلى فارس وتوغل فيها بعيداً حتى إصطخر (برسبوليس Persepolis) ، وكان هذا أيضا بتحريض من أهل ولايته . ولكن تحطمت سفنه ، واضطر إلى أن يعبر أرض العدو إلى البصرة (٦٣٨) فى رحلة محفوفة بالأخطار . وقد شنّت هذه الغارات رغم الأوامر الصارمة التى أصدرها الخليفة عمر بن الخطاب (٦٣٤ — ٦٤٤) ناهياً عنها ، ولقيت منه استنكارا شديداً حين نمى إليه خبرها**** . فقد كان

---

* انظر عن تانه كتاب بزرك المذكور فى هامش ٦٥ ، ص ٢٢٧ ؛ وفران (المرجع المذكور فى هامش ٦٥ ، ج ١ ، ص ٩٦ ، هامش ٦) . وهى لا تزال قائمة حتى اليوم (Thana فى الخرائط الإنجليزية) . (المترجم)

** المغيرة . ووجه أيضا أخاه الحكم إلى بَرَوْص (البلاذرى ، انظر هامش ٥٢) . وبروص هى بروتش فى الخرائط الإنجليزية ، والتسمية الهندية بهروچ . وبهذه المناسبة نلفت النظر إلى أن مترجم مادة بهروچ فى الترجمة العربية لدائرة المعارف الإسلامية لا يميز عند ذكر عدد السكان بين منطقة بهروچ ومدينة بهروچ . وكان يجدر به أن يشير إلى الاسم العربى بروص . (المترجم)

*** « فلقى العدو فظفر » (البلاذرى) . ولا يعرف مكانها على وجه التحديد (انظر مادة « ديبل » بدائرة المعارف الإسلامية) . (المترجم)

**** لما رجع جيش عثمان الثقفى من تانه ، كتب إلى عمر يعلمه ذلك ، فكتب إليه عمر : يا أخا ثقيف حملت دودا على عود ، وإنى أحلف بالله أن لو أصيبوا لأخذت من قومك مثلهم . (المترجم نقلا عن البلاذرى)

رجلا من الحجاز يعد البحر موطنا للأخطار ؛ وكان لحُسْن إسلامه واتباعه سياسة النبي وأبي بكر يأبى المخاطرة بأرواح المسلمين فى حملات لاجدوى منها . ولم يأمر عمر نفسه بتسيير حملة كهذه إلا مرة واحدة ، وكان ذلك ضد الأحباش ردا على هجماتهم على السواحل العربية (٦٤١). وقد أعمل المسلمون يد النهب والسلب فى أدولس ، ولكنهم هزموا على الأرض . وكان هذا مصداقا للخليفة فى حيطته وحذره[٥٢] .

وسأل معاوية ، والى الشام ، عمر بعد ذلك أن يأذن له بغزو قبرص . فأبى عمر . وينقل إلينا الطبرى روايات مختلفة عما دار بينهما من مكاتبة ؛ وهى روايات ألف بينها ميور Muir تأليفا حسنا فى حكاية واحدة ، وذلك فى كتابه عن « الخلافة » ، حيث يقول :

« كان معاوية يحس إحساساً قوياً منذ عهد طويل بالحاجة إلى أسطول يشد من أزره ، وقد ألح فى الواقع على عمر فى غزو البحر ،

---

(٥٢) البلاذرى ، ص ٤٣١ — ٤٣٢ ؛ والطبرى ، القسم الأول ، الجزء الخامس ، ص ٢٥٤٦ — ٢٥٤٨ و ٢٥٩٥ . وانظر عن الهند م . إسحق فى بحثه A peep into the first Arab expeditions to India under the Companions of the Prophet ، مجلة Islamic Culture ، المجلد ١٩ (أبريل ١٩٤٥) ؛ و ب . ن . بَخْش خان السندى فى بحثه The probable date of the first Arab expeditions to India ، مجلة Islamic Culture ، المجلد ٢٠ (يولية ١٩٤٦) . وانظر عن نهب أدولس كامرر : La mer Rouge ، القسم الأول ، الجزء الثالث ، ص ٣٢٢ .

وكتب إليه يقول : « يا أمير المؤمنين إن بالشام قرية يسمع أهلها نباح كلاب الروم وصياح ديوكهم ، وهم تلقاء ساحل من سواحل حمص » .
ولكن عمر كان يرهب البحر ، فكتب إلى عمرو أن صف لى البحر ثم اكتب إلى بخبره ، فكتب إليه : « إنى رأيت خلقاً كثيرا يركبه خلق صغير ، ليس إلا السماء والماء ، إن ركن خرق القلوب ، وإن تحرك أزاغ العقول ، يزداد فيه اليقين قلة والشك كثرة ، هم فيه كدود على عود ، إن مال غرق ، وإن نجا برق* » . فلما قرأ عمر هذا الوصف المفزع ، كتب إلى معاوية ينهاه عن ركوب البحر ، ويقول : « إنا سمعنا أن بحر الشام يشرف على أطول شيء على الأرض ، يستأذن الله فى كل يوم وليلة فى أن يفيض على الأرض فيغرقها ، فكيف أحمل الجنود فى هذا الكافر المستصعب . وتالله لمسلم أحب إلى مما حوت الروم . فإياك أن تعرَّض لى ، وقد تقدمت إليك ، وقد علمت مالقى العلاء منى ولم أتقدم إليه فى مثل ذلك » . »

هذه القصة المشهورة ، مع مايتسم به الأدب العربى من عناية بالبر دون البحر ، هى منشأ الاعتقاد السائد أن العرب لم يكونوا شعباً بحريا فى أى يوم من الأيام** . ولكن هذا الاعتقاد خاطىء إذا أخذ على إطلاقه،

* فى القاموس المحيط برق كفرح ونصر برقا وبروقا تحير حتى لا يطرف أو دهش فلم يبصر . (المترجم)

** ترى ن . أبوت فى عرضها لكتاب المؤلف (ص ١٤١) أنه لا يصح =

كما يتبين من تاريخ العرب قبل الإسلام وحده* . وتدل القصة فى الواقع على أن عرب الشمال أيام الإسلام لم يكونوا يعنون بالبحر ، وعلى أن عمر كان يستهدى المنطق السليم وهو يكبح قواده عن المخاطرات التى تنطوى على التهور . وتكمن وراء القصة ، على مافيها من حلى ووشى ، هذه الحقيقة وهى أن العرب لم تكن لديهم فى أول الأمر خبرة بالبحر ، ولعلهم لم يكن لديهم أيضاً عدد كاف من السفن يصارعون به الأسطول البيزنطى إذا التقوا به . وقد اتضح مماقلناه فيما مضى أن النشاط البحرى للعرب القدماء كان مقصوراً على التجارة والقرصنة . فما كان لأهل اليمن وعمان والبحرين ممن اشتركوا فى غزو مصر والشام ، وإن كثروا ، أن يغنوا شيئاً عما يعرفونه عن البحر إذا دارت فيه رحى القتال(٥٣) .

= أن تفسر هذه القصة بأن الخليفة عمر كان يرهب البحر، فقد عارض أيضا من قبل ما عرضه عمرو بن العاص عليه من فتح مصر رغم أن طريق الغزو كان سيسلك البر لاالبحر ، فالخليفة إذن كان يخشى قبل كل شيء أن تتطرف حدود إمبراطوريته إلى حد يخشى منه عليها . (المترجم)

* هل كان العرب فى بدء الإسلام خبيرين فعلا بالبحر والملاحة ؟ انظر فى هذه المسألة دائرة المعارف الإسلامية ، الملحق ، مادة « سفينة » (ص ١٩٣ ا — ١٩٤ ب من النسخة الإنجليزية ، والمادة بقلم هـ . كندرمان (H. Kindermann (المترجم)

(٥٣) الطبرى، القسم الأول ، الجزء الخامس ، ص٢٨١٩—٢٨٢٢ . كذلك و . ميور W. Muir : The Caliphate, its Rise, Decline and Fall ، تنقيح ت . هـ . وير T. H. Weir (إدنبره ، ١٩٢٤) ، ص ٢٠٥ (ومنها نقلنا) .

ولـكن كان معاوية على حق من حيث المبدأ . فقد كان الموقف فى البحر المتوسط غيره فى سائر البحار . ذلك أن إنشاء قوة بحرية كان من ضرورات الدفاع فيه عن الإمبراطورية الجديدة . فالعهد لم يكن بعيداً بفقدان الساسانيين ثمرة فتوحاتهم فى الشرق الأدنى لفشلهم فى هذا المضمار : فقد انتفع هرقل **Heraclius** انتفاعاً بارعاً بما كان يمتاز به من قوة بحرية ، فأنزل جنوده على ساحل كيليـكيا **Cilicia** *، ودقّ إسفينا اضطر العدو إلى الجلاء عن الأناضول . وقد عجز الجيش العربى نفسه طويلا عن الاستيلاء على جزيرة أرادوس **Aradus** (أرْواد) وعدة مدن على ساحل الشام ، لأنها كانت تتلقى الأمداد من القسطنطينية بالبحر دون عائق أوقيد . ولم تسقط الإسكندرية أول مرة إلا بمعاونة قيرس أو المقوقس ، بطريرك الملـكانيين وآخر الحـكام النصارى فى مصر . وفى عام ٦٤٥ جاء ثانية أسطول بيزنطى بقيادة منويل **Manuel** ، ودخل الميناء غير مدافع ، واستعاد الإسكندرية . وكان يمكن أن يقوم هرقل آخر ، ويستعيد مصر دون رجعة ؛ ولـكن عجز البيزنطيين وحياد القبط ساعدا على استعادة هذه المدينة التى كان يمكن أن تستعصى على أى غزو من البر ، حتى على يد قوات عمرو بن العاص الهائلة . فـكان فى هذه

---

* يسميها الطبرى (القسم الأول ، الجزء الثانى ، ص ٣٦ ، س ١٩) « قالوقية » . (المترجم)

الأحداث كلها درس بيِّن للقواد العرب الذين كانوا يشهدونها ، وإن عجز الخليفة فى المدينة عن إدراكه .

وأخيراً ظفر معاوية بموافقة عثمان ، ثالث الخلفاء الراشدين (٦٤٤ — ٦٥٦) ، على شن غارة تأديبية على قبرص ، بشرط أن يأخذ امرأته معه . فاستهدفت الجزيرة لغارة موفقة عام ٦٤٩ ؛ وفى السنة التالية استولى المسلمون على أرواد . وفى عام ٦٥٥ ، أى بعد مرور أقل من عشرين عاماً على نزول العرب لأول مرة إلى الشواطىء الشرقية للبحر المتوسط ، عُقد لواء النصر للعرب فى الموقعة البحرية الكبيرة التى تسمى ذات الصوارى ، وذلك تجاه ساحل ليكيا Lycia بالقرب من فوينكس Phoenix . ولم يمض زمن طويل حتى كان العرب يغيرون على صقلية ويهددون القسطنطينية نفسها بأسطولهم [٥٤] .

وفى القرون اللاحقة كان الأسطول البيزنطى واقفاً للعرب دائماً بالمرصاد فى شرقى البحر المتوسط ؛ والحق أن غاراته على سواحل سوريا وفلسطين ومصر كانت طويلا مبعث رهبة وخوف .. ولكن تمكنت

---

(٥٤) ا . ج . بتلر The Arab Conquest of Egypt : A. J. Butler (أكسفورد ، ١٩٠٢) ، ص ١٢١ — ١٢٥ ؛ وفيليب خورى حتى : History of the Arabs ، الطبعة الثانية (لندن ، ١٩٤٠) ، ص ١٦٧ ؛ وكايتانى ، المجلد السابع ، ٢٨ هـ ، الأقسام ١١ — ٣٣ . (المترجم : وانظر أيضا فى أمر قبرص البلاذرى ، ص ١٥٢ — ١٥٨ .)

أساطيل العرب من بسط سيادتها على غربى البحر المتوسط ، وإن بدا منها كثيراً ميل إلى القرصنة الخالصة . على أن ذلك التاريخ ليس جزءاً من موضوع هذا الكتاب . ولكن لعلنى لا أبعد عن الموضوع إذا تناولت مسألة الأعمال الجريئة الأولى التى قام بها العرب فى البحر المتوسط ، وكيف أمكن تحقيقها فى مثل هذا الزمن القصير الذى يدعو إلى العجب والدهشة .

كان الحدث الفاصل هو موقعة ذات الصوارى . وكان خوض معركة بحرية يتطلب عدة أمور : قواعد بحرية ، وتشمل الأحواض وأماكن بناء السفن ومواد البناء ومَهَرَة البنائين ؛ ثم السفن الحربية وما يتبعها من ملاحين مدربين وجنود بحريين وضباط . وكانت الإسكندرية قاعدة بحرية كاملة ، تشتمل على ميناء رائع وأحواض متسعة لبناء السفن وبنائين من الأقباط ؛ وقد عُرفت مصر دائماً بصُنّاعها المهرة ، ولا ريب فى أن الأقباط أفادوا من علوم اليونان التى كانت الإسكندرية مركزاً لها منذ إنشائها . ولم يكن ينقص سوى الخشب الجيد ، الذى تفتقر إليه مصر ؛ فلم يكن بد من جلبه من سوريا أو غيرها . وكانت موانىء سوريا ، ولا سيما عكا وصور ، قواعد أبحر منها جزء من الأسطول الذى اشترك فى ذات الصوارى . ولكن الساحل السورى كان فى ذلك الوقت عاطلا من بناء السفن . فقد أقام معاوية هذه

الصناعة خلال خلافته (٦٦١ — ٦٨٠) ، ومن الغريب أن نقرأ فى كتب التاريخ أنه نقل العمال الفرس المقيمين فى أنطاكية وحمص وبعلبك إلى صور وعكا وغيرها من الموانىء — وهذه نتيجة مؤسفة لاضمحلال الفينيقيين الذين كانوا فى وقت من الأوقات يبنون السفن لأساطيل أرض الجزيرة !

فلا بد أن الأسطول الذى خاض المعركة بنى كله فى الإسكندرية . فاليونان كانوا قد أخذوا معهم ولا ريب كل السفن التى كانت موجودة وقت تسليم الإسكندرية أول مرة (٦٤١) ، فكان لا بد من بناء الأسطول العربى كله من جديد . ولا بد أنه كان يتكون من درامين* من الطراز البيزنطى العادى ، وهى سفن حربية سريعة خفيفة تشتمل على طبقة أو طبقتين من المجاديف ؛ فسفن البحر المتوسط القديمة ذات الشرع المربعة كان يمكن استعمالها فى الرحلة لا الحرب . فمن كان رجال الأسطول ؟ إننا لا نعرف شيئاً عن القسم الشامى . ولكن فى القسم المصرى على الأقل كان الملاحون والمجدفون والقائمون على الدفة الخ من القبط . وهذا أمر محتمل فى ذاته ، بل إننا نعرف أيضاً أن القبط ظلوا بعد ذلك

* جمع درمونة معرب dromôn فى اليونانية ، التى ترجع إليها أيضا الكلمة المقابلة فى السريانية . انظر فرنكل (المرجع المذكور فى هامش ٤٤ ، ص ٢٢١) . (المترجم)

بزمن طويل يُخصَّصون للأسطول . فأوراق بردى أفروديتو Aphrodito *
(حوالى ٧١٠) تدل على أن القبط كانوا يُجنَّدون فى صعيد مصر للعمل
فى أحواض السفن بالإسكندرية ، والاشتراك فى الغارات (koursa)
السنوية ؛ بل إنهم كانوا يرسلون للعمل فى الأساطيل التى تتخذ قواعدها
فى الشام . وفى منتصف القرن التاسع ، كان القبط لا يزالون يعملون فى
بناء السفن بمدن الدلتا الساحلية وفى الأساطيل ؛ ويشكو الأسقف
ساويرس بن المقفع من أنه حوالى عام ٨٥٥ كان على القبط أن يأتوا
هم بسلاحهم ويؤدوا نفقاتهم عن الرحلة إلى القاعدة . وكان يمكن فى ذلك
الوقت أن يُوجد بين الحين والحين مسلمون يصلحون للعمل فى البحر مكان
المسيحيين ، ولكن كان العرب أيام ذات الصوارى يأنفون العمل فى
الملاحة . وإنما كان منهم الجنود البحريون ، الذين اضطلعوا فعلا بعبء
القتال . أما أمراء البحر والقباطنة ، فكان أسماهم رتبة على الأقل من
العرب . وكان الجانب المصرى من الأسطول تحت قيادة والى مصر ،
عبد الله [المترجم : ابن سعد] بن أبى سرح ، والجانب الشامى تحت
لواء أبى الأعور . وربما كان فى الجانبين ضباط من القبط ؛ ولكن
لا ريب فى أن الأساطيل البيزنطية كان يقودها دائماً أمراء بحر من

* هى كوم شقاو أو أشقُوه على بعد نحو سبعة كيلو مترات إلى الجنوب الغربى
من طها فى صعيد مصر . (المترجم)

اليونان ، كانوا كلهم ممن غادر مصر ؛ فكان يعوق العرب فى الواقع افتقارهم إلى القواد البحريين المجرّبين . ولكن الخطط التكتيكية فى ذلك العصر هوّنت من خطورة هذا النقص ، كما سنرى .

أقلعت من مصر مائتا سفينة ، وأبحر من الشام عدد غير معروف . ولعل غرض الحملة العربية كان النزول إلى ساحل ليكيا واقتطاع أشجار السرو لبناء السفن ؛ فالمعروف أن العرب بعثوا بحملة مماثلة إلى فوينكس عام ٧١٥ لهذا الغرض . واقترب الأسطول البيزنطى ، وكانت عدته خمسمائة سفينة . وتقول الرواية العربية إن العرب عرضوا القتال على البر ، ولكن آثر البيزنطيون الحرب فى البحر . ومن المحتمل أن هذه الرواية ، صحت أو لم تصح ، تدل على موقف الفريقين قبل المعركة . والخطط التكتيكية التى استعملت فى الموقعة جعلتها شبيهة بمعركة برية ، فسفن الفريقين كانت متشابكة والرجال يحاربون بالسهام والسيوف . وكانت هذه الخطة فى القتال توافق المحاربين العرب . وهى تذكرنا بالخطط التكتيكية الرومانية فى معركة « الغربان » corvi (تجاه ميلاى Mylae (المترجم : على الساحل الشمالى لصقلية ، عام ٢٦٠ ق . م)*) .

---

* دارت هذه الموقعة ضد أسطول قرطاجنة . وقد سميت معركة الغربان لأن سفن الرومان التى اشتركت فيها كانت مجهزة بروافع أو « ونشات » cranes طويلة ذات أطراف معدنية مدببة، تقذف فوق ظهور السفن المعادية، فتنغرز فيها =

ولـكن لمـا كانت الموقعة قد دارت فى عرض البحر ، فمن الصعب أن نعتقد أن العرب حصروا الأسطول البيزنطى فى مكان ضيق . وإنما يبدو أن هذا كان أسلوب القتال فى ذلك العصر ، ففى عام ٥٥١ سارت على نفس هذا المنوال معركة سينا جليكا Sena Gallica * بين القوط الشرقيين Ostrogoths واليونان . وقد ظفر اليونان عندئذ لأنهم راعوا حسن النظام بينما عجز القوط عن المباعدة بين سفنهم على أساس سليم . ومن الجلى أن الملاحين القبط وفقوا فى أداء دورهم فى موقعة ذات الصوارى ، وأعانوا العرب على انتزاع النصر بسيوفهم . وقد أُريق دم كثير من كلا الفريقين ونزل العرب إلى ليكيا بعد المعركة .

وهكذا تحقق النصر بجهود الملاحين القبط وسيوف العرب معا ، مع أدنى نصيب من القيادة البحرية . وربما كان الحظ مواتيا للعرب ؛ فهو عادة يحالف من كان أقوى عزما وتصميما(٥٥) .

= لأطراف المدببة ، فلا تستطيع السفن حراكا ، فينقض عليها الملاحون الجنود . وقد شبهت هـــذه الرواقع بالغربان لأنها كمنقار الغراب فى الشـكل . انظر The Cambridge Ancient History ، الجزء السابع (كمبردج ، ١٩٢٨) ، ص ٦٧٨ — ٦٧٩ . (المترجم)

* ميناء سينيجاليا Senigallia الآن ، على ساحل إيطاليا الشرقى . (المترجم)

(٥٥) الطبرى ، القسم الأول ، الجزء الخامس ، ص ٢٨٦٥ — ٢٨٧٠ ؛ والبلاذرى ، ص١١٧ — ١١٨ ؛ وابن عبد الحـكم ، فتوح مصر ، ط تشارلز تورى C. C. Torrey (نيوهيفن ، ١٩٢٢) ، ص ١٨٩ — ١٩١ ؛ وثيوفانيس =

وما كان اتخاذ العرب من الإسكندرية قاعدة بحرية لينقذها من الاضمحلال السريع . ولقد رأيناها فى مجدها القديم مركز التجارة بين عالم البحر المتوسط والشرق . وعلى الرغم من أن التجارة مع الشرق كانت هزيلة منذ عهد طويل ، ظلت الإسكندرية سوقا كبيرة وميناء

= Theophanes : Chronographia ، ٦١٤٦ بالتقويم اليهودى (٦٥٥ م) . و Greek Papyri in the British Museum ، المجلد الرابع ، The Aphrodito Papyri ، ط . ه . ا . بل H.I. Bell (لندن ، ١٩١٠) ، المقدمة ، ص XVIII و XXXII - XXXV والأرقام ١٣٤٩ و ١٣٥٣ و ١٣٧٤ و ١٤٣٤ و ١٤٣٥ و ١٤٤٩ . وساويرس بن المقفع : History of the Patriarchs of the Egyptian Church (تاريخ حياة البطارقة) ، الجزء الثانى ، القسم الأول ، نشره وترجمه يسّى عبد المسيح و ا . ه . ا . بورمستر O.H.E. Burmester ، جزءان (القاهرة ، ١٩٤٣) ، الورقتان ١١٥ ا و ١٢٤ ب . وكايتانى ، المجلد الثامن ، ٣٤٤ هـ ، الأقسام ١٨ — ٣٩ . وانظر عن سينا جليكا ، بروكوبيوس فى كتابه Gothic Wars ، الكتاب الرابع ، الفصل ٢٤ ؛ وبيورى : Later Roman Empire ، الجزء الثانى ، ص ٢٥٨ — ٢٦٠ . وانظر عن فوينكس عام ٧١٥ Cambridge Mediaeval History ، الجزء الثانى (كمبردج ، ١٩١٣) ، ص ٤١٥ ، بقلم ا . و . بروكس E.W. Brooks . وانظر عن سفن البيزنطيين الحربية و . ل . روجرز W.L. Rodgers : Naval Warfare under Oars, 14th - 16th Centuries (أنابوليس Annapolis ، ١٩٣٩) ؛ وتور C. Torr : Ancient Ships (كمبردج ، ١٨٩٤) ؛ و ر . ه . دولى R.H. Dolley فى بحثه The warships of the Later Roman Empire ، مجلة Journal of Roman Studies ، المجلد ٣٨ (١٩٤٨) ، ص ٤٧ — ٥٣ والصورة الخامسة .

عظيما ، تصدر عنه خاصة سفن الحبوب التى كانت تمد القسطنطينية كما كانت تزود روما من قبل . وكان أول ما عمله السادة الجدد أن حولوا قمح مصر لإطعام أهل المدينة الجياع . فظل هذا القمح عاما أو عامين ينقل عبر الصحراء إلى سيناء وغربى الجزيرة العربية . ولكن بادر عمرو على عجل ، حتى قبل إخضاع مصر كلها ، إلى فتح قناة تراجان من جديد مستخدما السخرة فى ذلك (٦٤١ — ٦٤٢) . وشحن أول ما شحن عشرين سفينة قمحاً عند أرصفة ميناء بابليون ، سارت فى قناة القلزم ، ثم فى البحر الأحمر قاصدة إلى الجار ، ميناء المدينة (قبل ٦٤٤) . وظلت القناة مفتوحة بعد ذلك ، وإن لم يمكن استعمالها إلا وقت الفيضان لما طرأ على ذلك الجزء من مصر خلال العصور من ارتفاع بطىء فى مستوى الأرض . وظلت الإمدادات ترسل عاماً بعد عام قروناً عدة ، وإن كانت تنقطع حينا بعد حين . ومن المحتمل أنها لم تلبث حتى أخذت تفرغ فى جدة ، ميناء مكة الجديد . وكان سكان مكة نفسها قد ازدادوا عندئذ زيادة كبيرة استتبعتها مطالب الحج ، فلم تلبث جدة أن أصبحت أكثر موانىء البحر الأحمر حركة ونشاطا .

واقترح عمرو أيضاً شق فرع للقناة من بحيرة التمساح إلى البحر المتوسط شمالا ، كقناة السويس الآن ، ولكن لم يأذن له عمر خوفا من أن تعبر أساطيل الروم إلى البحر الأحمر وتعترض طريق الحجيج .

ويجب أن نذكر أن العرب فى السنوات الأخيرة من خلافة عمر لم يكن قد استتب لهم الأمر بعد فى مصر . وكان من المنتظر أن نجد الأمن مبسوط الجناح على البحر الأحمر ؛ ولهذا نعجب حين تذكر القلزم فى أوراق بردى أفروديتو على أنها قاعدة بحرية (حوالى ٧١٠) . فإما أن العرب على الساحل الغربى للجزيرة العربية استأنفوا عاداتهم القديمة قدم الزمان ، وإما أن قبائل النوبة التى لم تخضع بعد كانت تهاجم سفن المسلمين . وتُذكر بابليون أيضاً على أنها قاعدة بحرية ؛ وكانت أحواضها فى الداخل بمأمن من الغارات ، وكانت تستطيع إنفاذ الأساطيل إما إلى الإسكندرية وإما إلى القلزم . وإلى جوار بابليون ، أخذت الفسطاط تصبح المركز الجديد للسكان فى مصر . ولم يكن يقيم فى الإسكندرية عام ٨٦٠ سوى مائة ألف ، وإن بلغ سكانها إبان ازدهارها نحو ستمائة ألف ؛ وفى المكان الذى كانت تقوم فيه من قبل كنيسة القديس مرقص أصبح يُرى عندئذ دير خارج أسوار المدينة . وكانت يد الخراب قد امتدت إلى الفاروس Pharos (المنار) العجيب، وعزَّ العالِمون بطريق إصلاحه(٥٦) .

---

(٥٦) ابن عبد الحكم ،ص٢٢ — ٢٤ (المترجم : الصواب ١٦٢ — ١٦٤) ؛ والبلاذرى ، ص ٢١٦ ؛ والطبرى ، القسم الأول ، الجزء الخامس ، ص ٢٥٧٦ — ٢٥٧٧ ؛ والمقدسى (المكتبة الجغرافية العربية ، المجلد الثالث [المترجم : انظر العنوان كاملا فى هامش ٦٤]) ، ص ٧٩ و ٨٣ و ١٠٤ و ١٩٣ ؛ وكان الحجاز فى القرن العاشر لا يزال يعول على مصر فى زاده من القمح . وكايتانى ، =

تجارة الفرس والعرب البحرية مع الشرق الأقصى

كان المحيط الهندى على عكس البحر المتوسط بحر أمن وسلام . فقد كانت شطئانه الغربية تحت سيطرة المسلمين ، وكان أقرب الأعداء قراصنة الشمال الغربى من الهند . ولهذا نجد فى هذا العصر توسعاً تجاريا عظيما فى هذا المحيط .

وقد رأينا (فى ملحق الفصل الأول) أن ثمة بعض الأدلة الضعيفة على أن الفرس كانوا يقومون برحلات تجارية إلى الصين فى عصر الساسانيين . وعلينا أن نبين الآن كيف أن عصر الخلفاء الأمويين كان يشهد فيما يحتمل مثـــل هذه الرحلات ، وكيف أن العرب ورثوا هذه التجارة فازدهرت بها معيشتهم رغم انقطاعها بين الحين والحين . وكان هذا الطريق البحرى ، الممتد من الخليج الفارسى إلى كانتون ، أطول

= المجلد الرابع، ٢١ هـ ، الأقسام ١٣٦ — ١٤٠ . و Greek Papyri in B. M. ، الجزء الرابع ، المقدمة ، الصفحات السابق ذكرها (المترجم : فى هامش ٥٥) ، كذلك الرقمان ١٣٤٦ و ١٤٦٥ ؛ وقارن بذلك الجزء الثالث ، الرقم ١١٦٢ . وبتلر ، ص ٣٤٥ — ٣٤٨ و ٣٧٢ و ٣٨٩ — ٣٩٨ (الفاروس) . وب . كاله P. Kahle فى بحثه Zur Geschichte des mittelalterlichen Alexandria ، بمجلة Der Islam ، المجلد ١٢ ، سنة ١٩٢٢ . وانظر عن القناة بوزنر ، البحث السابق ذكره (المترجم : فى الهـامش السابع) ، وهو بمجلة Chronique d'Égypte (عام ١٩٣٨) .

طريق استعمله الإنسان على نحو منتظم قبل التوسع الأوربى فى القرن السادس عشر ، فسلوكه عمل جليل جدير بالعناية والاهتمام . ويرجع الفضل فى قيام تجارة بحرية بين الخليج الفارسى والصين فى هذه الفترة من التاريخ إلى قيام إمبراطوريتين عظيمتين معا على طرفى الطريق . فقد اتَّحد العالم الإسلامى كله من أسبانيا إلى السند أيام الخلفاء الأمويين (٦٦٠ — ٧٤٩ م) ، ثم أكثر من قرن (٧٥٠ — ٨٧٠) فى ظل العباسيين عدا أسبانيا وشمال إفريقية . وفى الصين ملكت أسرة تانج T'ang (٦١٨ — ٩٠٧) على إمبراطورية متحدة حتى آخر أيامها ؛ ونَعِم جنوب الصين قرنين ونصف قرن (٦١٨ — ٨٦٨) بسلام لم يكد يعكر صفوه شىء .

ونحن نستمدُّ معلوماتنا عن الرحلات الفارسية الأولى من المصادر الصينية ، التى تشير إلى سفن الـ « بُوْ — سْ » . والرأى (وإن لم يخلص من الريبة والشك) هو أن هؤلاء الناس فرس ، أى زرادشتيون يتكلمون الفارسية — فمن الطبيعى أن يُعدّ المسلمون الذين ينحدرون من أصل إيرانى ويتكلمون العربية من الـ « تا — شى » Ta-shih ، أى العرب[٥٧] وقد ظل الزرادشتيون ، الذين يسميهم العرب المجوس ، كثرة

---

(٥٧) انظر عن معنى الـ « بؤ — س » حسن : Persian Navigation ، ص ٩٧ وما بعدها ؛ وب . لوفر Sino-Iranica : B. Laufer (شيكاغو ، =

السكان فى إيران بعد الفتح الإسلامى زمناً طويلا ، كما كان شأن المسيحيين فى مصر وغيرها . وكان العرب الفاتحون يميلون إلى أن يتركوا لهم الملاحة ، وهى حرفة لم تكن تسمو فى أنظارهم .

ويرجع أول مانعرفه إلى عام ٦٧١ ، عندما ركب الحاج الصينى إى — تشنج I-ching سفينة « فارسية » Po-sse فى كانتون ، فأبحرت به جنوبا إلى بهوجا Bhoga (بالمبانج Palembang ؟) فى الجنوب الشرقى من سومطرة . وفى عام ٧١٧ أبحر هندى من سيلان إلى بالمبانج فى قافلة من ٣٥ سفينة « فارسية » Po-sse ، تحطم أكثرها . وأخيراً وصل الهندى إلى كانتون ، عام ٧٢٠ — ولا نعرف على وجه واضح أكان وصوله فى سفينة فارسية أو لا . وثمة رواية صينية عن « الفرس » Po-sse عام ٧٢٧ ، تصف رحلاتهم إلى سيلان والملايو ، ثم تقول : « وهم يبحرون أيضا فى سفن كبيرة إلى بلاد هان [الصين] ، قاصدين مباشرة إلى كانتون طلبا لمنسوجات الحرير وأمثالها من السلع » .

وكان « للفرس » Po-sse قرية كبيرة جداً فى جزيرة هاينان

= ١٩١٩) . ومما يبعث على الحيرة أن هذا اللفظ كان يطلق أيضا على أهل الملايو ؛ ولكننى أساير حسنا فيما يراه من أن الـ « بؤ — س » ، فى جميع الحالات المذكورة هنا ، هم الفرس .

Hainan عام ٧٤٨ ، وقد ورد ذكرهم فى هذه السنة نفسها إلى جانب البرهميين وسكان الملايو أصحاباً لسفن على النهر عند كانتون [(٥٨)] .
ويورد كتاب **History of the T'ang** تحت سنة ٧٥٨ هذه العبارة التى لها دلالتها : « نهب العرب **Ta-shih** و « الفرس » **Po-sse** مدينة كوانج — تشو [كانتون] وأحرقوها معاً ثم عادوا أدراجهم بحراً » .
وربما أعان على هذا العمل الجرىء الفظ ضعف قوات الإمبراطورية الصينية فى كانتون ، ففى ذلك الوقت كان ابن السماء فى شغل شاغل بقمع الثائر التركى الرهيب ، أن لو — شان **An Lu-shan** ، فى شمال الصين .

---

(٥٨) I-ching's Travels ، الجزء الثانى ، ص ١٠٥ ، ترجمه إلى الإنجليزية ج . تاكاكوسو فى كتابه : A Record of the Buddhist Religion (أكسفورد ، ١٨٩٦) ، ص XXVIII . ويوان — تشاو Cheng-yuen : Yuan-chao ، الكتاب ٢٨ ، القسم pt. السادس ، الفصل ١٤ ، ص ٧٧ — ٧٨ ، ترجمه إلى الفرنسية س . ليفى S. Lévi فى Journal Asiatique (مايو — يونية ١٩٠٠) ، ص ٤١٨ ؛ وهوى — تشاو Hwi-Chao ، نشر النص وترجمه إلى الإنجليزية ف . هرت فى مجلة Journal of the American Oriental Society ، المجلد ٣٣ (١٩١٣) ، ص ٢٠٥ (المنقول عنها) . وكن تشن Kien Chen : انظر ج . تاكاكوسو فى First Congress of Far Eastern Studies (هانوى ، ١٩٠٣) ، ص ٥٨ ، و هـ . يول : Cathay and the Way Thither ، الطبعة المنقحة (لندن ، ١٩١٥) ، الجزء الأول ، ص ١٠٠ . وانظر خلاصة يوميات أوردها تاكاكوسو ، ونقلها حسن ، ص ١٠١ — ١٠٢ ، ولوفر ص ٤٦٩ — ٤٧٠ .

غير أن نهب كانتون يثبت أنه كانت فيها عندئذ جموع كبيرة من هؤلاء التجار الأجانب . وهذه آخر مرة يرد فيها ذكر « الفرس » Po-sse فى الحوليات annals الصينية . وفى الوقت نفسه يرد ذكر العرب Ta-shih إلى جانبهم جالية أجنبية(٥٩) .

ولا تنبئنا المصادر العربية كثيرا عن الزمن الذى جاء فيه العرب إلى الصين أول مرة أو الطريقة التى جاءوا بها . وقد أتيح للعرب بفتح السند على يدى الحجاج بعد عام ٧١٠ بقليل ميناءا الديبل والمنصورة* الهامان ، فاقتربوا بذلك خطوة من الشرق الأقصى . وقبل زوال الخلافة الأموية (٧٤٩) ، فرّ بعض الشيعة من الاضطهاد فى خراسان ، وأقاموا فى جزيرة بأحد الأنهار الكبيرة فى الصين ، تجاه أحد الموانىء . هكذا تقول الرواية التى حفظها لنا المَرْوَزِى (حوالى ١١٢٠) ، وهو يصف الجالية بأنها كانت لا تزال قائمة فى عصر متأخر ، وأنها كانت تشتغل بالوساطة فى التجارة بين أهل الصين والأجانب . وتسجل لنا أيضا

(٥٩) Old History of the T'ang ، الفصل ٢٥٨ ب (المنقول عنه) ، الترجمة الإنجليزية فى كتاب حسن ، ص ٩٩ .

* ربما كانت المنصورة فى موضع حيدرباد على نهر السند الآن . انظر هـ . م . إليوت H. M. Elliot : The History of India ، الجزء الأول (لندن ، ١٨٦٧) ، ص ٣٦٩ — ٣٧٤ ؛ ودائرة المعارف الإسلامية ، مادة «المنصورة» . (المترجم)

الـكتابات الإباضية المتأخرة نقلا عن مصادر وثيقة رحلة تاجر إباضيّ إلى الصين حوالى منتصف القرن الثامن ، وكان يدعى أبا عبيدة ، ويرجع أصله إلى عُمان ، وقد اشترى في الصين بعض خشب الند[٦٠].

وكان تولى العباسيين الخلافة قوة جديدة دفعت إلى الأمام التجارة البحرية الواردة إلى الخليج الفارسى والصادرة عنه ، وذلك لانتقال العاصمة من دمشق إلى بغداد . ويقول اليعقوبى ، الجغرافى العربى ، إن المنصور كان عالما بالميزات الاقتصادية التى ينطوى عليها مكان بغداد ، ويضع على لسانه هذا القول : « وإلا لجزيرة بين دجلة والفرات ... مَشْرَعَة* للدنيا . كل ما يأتى فى دجلة من واسط والبصرة والأبلّة والأهواز وفارس وعمان واليمامة والبحرين وما يتصل بذلك فإليها تُرْقَى

---

(٦٠) انظر عن السند البلاذرى ، ص ٤٣٥ — ٤٣٦ و ٤٤٤ — ٤٤٦ ؛ والمسعودى ، كتاب التنبيه والإشراف (المترجم : انظر عنه هامش ٦٤) ، ص ٥٥ ؛ والطبرى ، القسم الثالث ، الجزء الأول ، ص ٣٥٩ و ٣٧٠ و ٤٦٠ — ٤٦١ و ٤٧٦ — ٤٧٧ . وانظر عن لاجئى الشيعة فى الصين المروزى ، ط مينورسكى (المترجم : انظر العنوان كاملا فى هامش ٦٤) ، الفصل الثامن ، القسم ١٦ . وانظر عن التاجر الإباضىّ ت . لويكى T. Lewici فى بحثه Les premiers commerçants arabes en Chine ، مجلة Rocznik Orientalistyczny ، المجلد ١١ (١٩٣٥) ، ص ١٧٣ — ١٨٦ . وانظر أيضاً ج . كوابارا J. Kwabara ، فى بحثه On P'u Shou-kêng ، فى Memoirs of the Research Department of the Tokyo Bunko ، العدد الثانى (١٩٢٨) ، ١ — ٧٩ .

* أو مُشْرَعَة ، مورد الشاربة . (المترجم)

وبها تُرْسَى . وكذلك ما يأتى من الموصل وديار ربيعة وآذربيجان وأرمينية مما يُحمَل فى السفن فى دجلة ، وما يأتى من ديار مضر والرقة والشأم والثغور ومصر والمغرب مما يحمل فى السفن فى الفرات فيها يحتطّ وينزل ، ومَدْرَجَة* أهل الجبل** وأصبهان وكُوَر خراسان*** » .

وكانت تربط الفرات بدجلة عدة قنوات صالحة للملاحة ، منها نهر عيسى وكان ينتهى إلى بغداد . وكانت العاصمة الجديدة فى وسط السهول الخصبة التى كانت تزدان بها أرض الجزيرة ، وكانت أوفر حظا بمياه الرى وأكثر ازدحاما بالسكان منها اليوم . وقد علا شأن بغداد سريعاً ، فأضحت بابل جديدة ، وصارت مركزاً فسيحاً يحفل بالناس والمـــال والترف ؛ وهكـذا أصبحت المدينة التجارية الأولى فى الشرق الأوسط . وكان هذا من شأنه تنشيط التجارة من موانىء الخليج الفارسى إلى الشرق الأقصى . وكانت الأبلّة وسيراف***** أهم موانىءالسفن البحرية ،

---

* المدرجة والمدرج المسلك . (المترجم)

** كتبها المؤلف « الجبال » Al-Jibâl ، وإقليم الجبل أو الجبال هو ميـديا Media قديما ، أى الجزء الشمالى الغربى من إيران (انظر دائرة المعارف الإسلامية ، مادة « جبال ») . (المترجم)

*** جمع كُورة وهى المدينة والصقع . وقد ترجمها المؤلف على أنها اسم علم فقال : and Kûr and Khurâsân ، فعطفها على خراسان دون حرف عطف مع أنها مضافة إليها . (المترجم)

**** يرى نالينو Nallino (كما يقول فران ، المرجع المذكور فى هامش =

ولـكن السفن النهرية كانت تستطيع نقل السلع إلى بغداد . فـكانت الحال كقول المنصور ، فيما يرويه الطبرى ، « هذه دجلة ، ليس بيننا وبين الصين شىء ، يأتينا فيها كل ما فى البحر » (٦١) .

وقد شجّع الخلفاء العباسيون أيضاً امتزاج رعاياهم العرب والفرس بعضهم ببعض فى وحدة إسلامية لسانها العربية . ولهذا نرى فى القرن التاسع أن الوثائق العربية الخاصة بالتجارة البحرية مع الشرق الأقصى تذكر المسلمين والعرب أكثر مما تذكر الفرس إلى حد بعيد . ولا بد أن هذا التغير تم شيئا فشيئا . وقد كان ثمة دائماً بطبيعة الحال عرب من سكان الجزيرة العربية **Arabians** يبحرون ، كما رأينا ، من موانىء الخليج الفارسى ؛ ولـكن زاد الآن المتـكلمون بالعربية **Arabs** زيادة كبيرة باعتناق الإيرانيين الإسلام واصطناعهم اللغة العربية فى أغراض الدين والأدب والأعمال الرسمية والتجارة على الأقل . ولـكن ترك الفرس آثاراً عدة فى الحياة البحرية لتلك العصور . فى اللغة البحرية

= ٦٢ ، ص ٢٥٧ ، بقية هامش ٣ من ص ٢٥٦) أنها كانت فى موضع قرية الطاهرة الآن . (المترجم)

(٦١) اليعقوبى ، كتاب البـلدان ، ص ٢٣٧ (المترجم : — ٢٣٨) (المنقول عنها) و ٢٥٠ ؛ والطبرى (المترجم : القسم الثالث) ، الجزء الأول ، ص ٢٧٢ (المنقول عنها) . وانظر عن أرض الجزيرة ج . لى سترانج The Lands of the Eastern Caliphate: G. le Strange (كمبردج ، ١٩٠٥) .

التى كان يستعملها العرب فى القرون الوسطى عدة كلمات من أصل فارسى ، مثل:

البَلَنْج : الحجرة فى السفينة . (المترجم : من بلنـكَ)*

البندر : الميناء** ؛ وهو يرد فى عدة أسماء استعملها العرب ، مثل ر البنادر فى شرق إفريقية بعد خط الاستواء ؛ وبندر الـكَـيْران ، وبندر نُوس ، وبندر رَيْسُوت وغيرها على سواحل الجزيرة العربية . وإن نظرة فى فهرس أطلس حديث تـكفى للدلالة على كثرة البنادر التى لا تزال قائمة حتى اليوم فى مختلف سواحل المحيط الهندى .

الدُّفْتَر : صحف تتضمن إرشادات فى الملاحة .

الدُّونيج : زورق السفينة*** . (المترجم : من دُونى)

الدَّيْدَبان : الرقيب والطليعة**** .

---

* انظر القاموس فى كتاب بزرك (المذكور فى هامش ٦٥) ، ص ١٩٤ ب . (المترجم)

** فى القاموس المحيط للفيروزابادى البندر المرسى والمُكَلَّأ . (المترجم)

*** الجمع دوانيج . انظر القاموس فى كتاب بزرك (ص ١٩٦ ب) ؛ و Bibliotheca Geographorum Arabicorum ، المجلد الرابع ، المعجم Glossarium ، ص ٢٤٠ ؛ وعلى محمد فهمى : Muslim Sea-Power in the Eastern Mediterranean from Seventh to the Tenth Century A. D. (لندن ، ١٩٥٠) ، ص ١٥٧ — ١٥٨ . (المترجم)

**** وكذلك الدَّيْدَب كما فى القاموس المحيط . (المترجم)

الخَنّ : النقطة فى البوصلة ؛ وكذلك بعض أسماء هذه النقط .

الناخُداة أو الناخذاة ، وجمعه النواخدة أو النواخذة : رب السفينة ، من نَاوْ خُدا فى الفارسية . (المترجم : ناو « سفينة » وخدا « سيّد »)*

الرَّهمانى : دفتر إرشادات الملاحة ، من راهنامه فى الفارسية . (المترجم : أى كتاب « نامه » الطريق « راه »)

السُّنْبوق : نوع من السفن الشراعية ** .

ونجد أن أسماء كثير من ربابنة السفن الذين يذكرهم بزرك فى كتاب عجائب الهند (انظر ص ٢٠٤ فيما بعد) فارسية — ولا غرابة فى هذا ، فقد كان إيرانياً جمع كثيراً من قصصه من ربابنة ميناء سيراف فى إيران . بل إن الصينيين كانوا يسمون العرب تا — شى ، وهى

* فى القاموس المحيط النواخــذة ملاك سفن البحر أو وكلاؤهم معرّبة الواحدة ناخذاة . وانظر المعجم فى كتاب بزرك ، ص ٢٠٣ ب تحت مادة « نخذ » . وانظر متز (المرجع المذكور فى هامش ٦٧ ؛ الترجمة العربية للدكتور محمد عبد الهادي أبو ريدة ، الطبعةالثانية (القاهرة ، ١٩٤٨) ، ص ٣٢٢ وهامش ٧ فيها ، ولـكن صحح ناشدا إلى ناخدا) . (المترجم)

** بزرك ، ص ١٩٠ ، س ٣ . وفى القــاموس المحيط السُّنبوق كعصفور زورق صغير . وانظر على محمد فهمى ، المرجع المذكور ، ص ١٥٣ — ١٥٤ . (المترجم)

من تا — زِكْ فى الفارسية أى «رجل من قبيلة طيء*»[٦٢] .

ولم يؤدّ تأسيس بغداد مباشرة إلى أية زيادة فى التجارة مع الصين . فقد استغرق بناء المدينة وتحويلها إلى مركز تجارى سنين عدة . وأدى نهب كانتون على الطرف الآخر من الطريق إلى تحريمها على التجار الأجانب زمناً طويلا ؛ وفى خلال هذه الفترة كان خليج تنج كنج Tong King نهاية المطاف للسفن الأجنبية . ويقول مصدر صينى إن كانتون فتحت للتجار من جديد عام ٧٩٢ . وفيما بعد هذا لا نجد إلا أدلة قليلة على الاتصال . فقد روى أن تاجراً إباضيا آخر ، هو النَّضْر ابن ميمون البصرى ، زار الصين . وتحوى الحوليات الصينية نبذة تبعث على الاهتمام كتبها كيا تان Kia Tan قرب نهاية القرن الثامن ، يصف فيها الطريق من كانتون إلى بغداد ؛ ولكنه لا يذكر شيئاً عن جنسية السفن التى كانت تسلك هذا الطريق . ولعله يجب علينا أن ننسب إلى هذه الفترة أيضاً ما يورده بزرك من قصة ربان مشهور اسمه عبهرة ،

---

* يقول م . هرتمان M. Hartmann فى مقال China بدائرة المعارف الإسلامية (النسخة الإنجليزية ، المجلد الأول ، ص ٨٤٠) إن تا — شى هى من تاجك فى البهلوية = تازى فى الفارسية الحديثة ، وإن الصيغة الفارسية مأخوذة من tayyâyê « عرب طيء » فى الأرامية . (المترجم)

(٦٢) ج . فران فى بحثه L'élément persan dans les textes nautiques arabes ، بمجلة Journal Asiatique ، المجلد ٢٠٤ (أبريل — يونية ١٩٢٤) ، ص ١٩٣ — ٢٥٧ .

كان أول من قام برحلات منتظمة إلى الصين . وفى عام ٨٢٥ أُرسلت قوة بحرية كبيرة من البصرة لتأديب قراصنة جزيرة البحرين ، الذين كانوا يغيرون على السفن القادمة من إيران والهند والصين . (٦٣)

ومما لا ريب فيه أنه كانت فى منتصف القرن التاسع ملاحة مباشرة إلى الصين ، ولدينا وصفان مستقلان للطريق فى ذلك الوقت ، كتب أحدهما ابن خرداذبه والآخر صاحب أخبار الصين والهند . والمصادر العربية منذ ذلك التاريخ أغنى مادة ، ويحسن بنا الحديث عنها قبل أن نستأنف سرد قصة الملاحة . ونحن نستطيع أن نقسم أصحاب هذه المصادر قسمين : جغرافيين وكتاب رحلات ، وهو تقسيم عام فيه بعض التعسف .

ونحن نَعْنى بالجغرافيين أولئك الذين وصفوا بلاد المسلمين وما وراءها

---

(٦٣) انظر عن كانتون وتنج كنج ب . بليو P. Pelliot فى بحثه : Deux itinéraires de Chine en Inde à la fin du VIIIe siècle ، بمجلة Bulletin de l'École Française de l'Extrême-Orient ، المجلد الرابع (١٩٠٤) ، ص ١٣١ — ٤١٣ . ولويكى ، المرجع المذكور . وكاتان ، فى New History of the T'ang ، الفصل ٤٣ ب ، ترجمه إلى الإنجليزية ف . هرث و و . روكهيل فى كتابهما Chau Ju-Kua (سانت بطرسبرج ، ١٩١١) . وبزرك ، ص ٨٥ ومابعدها ، وقد ترجمناها فى ملحق الفصل الثالث . وتاريخ ابن العبرى ، نشره وترجمه إلى الإنجليزية ا . ا . و . بدج E. A.W. Budge (أكسفورد ، ١٩٣٢ ، جزءان) ، ص ١٤٢ — ١٤٣ .

وصفاً منسقاً منظماً . وتنطوى أوصافهم هذه على معلومات قيمة عن موانىء المحيط الهندى وسواحله . فيصف لنا ابن خرداذبه ، فى كتابه المسالك والممالك الذى وضعه حوالى عام ٨٥٠ ، مراحل الطريق من الخليج الفارسى إلى الهند . ويمكن أن نعد كتاب مروج الذهب ومعادن الجوهر (حوالى ٩٤٧) للمسعودى بين كتب الجغرافيا ، وإن اشتمل على أشياء أخرى كثيرة ، ويُزْهَى صاحبه زهواً واضحاً بما يبديه من اهتمام بالبحر والملاحين ولغتهم . وهو يمدنا بكثير من المعلومات الجغرافية وغيرها ، اعتمد فى بعضها على مصادر متقدمة بقيت أو اندثرت ، وفى بعضها الآخر على ما خبره بنفسه ، إذ كان قد زار الهند وشرق إفريقية . وكتاب التنبيه والإشراف (حوالى ٩٥٥) ، وهو له أيضاً ، أقل اتصالا بموضوعنا . وقد كتب المقدسى كتابه عام ٩٨٥ — ٩٨٦ ، وهو يقص فيه ما شاهده خلال طوافه بسواحل الجزيرة العربية . وفيما بين أزمان هؤلاء الجغرافيين الثلاثة آخرون يمدوننا بمعلومات عن الأماكن والمواضع وتفاصيل أخرى حتى تكتمل الصورة ، وهم اليعقوبى (وقد كتب فى ٨٩١ — ٨٩٢) ، وابن الفقيه ، وابن رسته (وقد كتب كلاهما حوالى ٩٠٣) ، والإصطخرى (حوالى ٩٥٠) ، وابن حوقل (بعده بقليل) . وكُتُب هؤلاء جميعاً من نمط واحد ، وكل منها ينقل عن الآخر دون تقيد . وأخيراً نجد المَرْوَزِى ، وقد حفظ لنا فى كتاب

يرجع إلى حوالى ١١٢٠ بعض التفصيلات الهامة عن العصور المتقدمة[٦٤].

أما كُتّاب الرحلات فليسوا أقل شأناً . ففى عام ٨٥١ أصدر كاتب مجهول مجموعة من الأخبار رواها التجار عن الطريق البحرى من سيراف إلى كانتون ، وعن عادات أهل الصين والهند . هذا الكتاب ، « أخبار الصين والهند » ، ينسب عامة إلى تاجر يدعى سليمان ورد ذكره فى

---

(٦٤) نشر م . ى . دى جويه فى مجموعة « المكتبة الجغرافية العربية » (ليدن ، ١٨٧٩ [المترجم : صحته ١٨٧٠] وما يليها) الكتب الأساسية للجغرافيين العرب ، على النحو التالى : (١) الإصطخرى ، كتاب مسالك الممالك . (٢) ابن حوقل ، كتاب صورة الأرض ، الطبعة الثانية ، نشرها ى. ه. كرامرز J. H. Kramers . (٣) المقدسى ، أحسن التقاسيم فى معرفة الأقاليم ، الطبعة الثانية ، نشرها م. ى . دى جويه (١٩٠٦) . (٤) كشاف وقاموس للأجزاء ١ — ٣ . (٥) ابن الفقيه ، مختصر كتاب البلدان . (٦) ابن خرداذبه ، كتاب المسالك والممالك . وقدامة ، كتاب الخراج . (٧) ابن رسته ، كتاب الأعلاق النفيسة . واليعقوبى ، كتاب البلدان . (٨) المسعودى ، كتاب التنبيه والإشراف . وكشاف وقاموس للجزئين السابع والثامن .

كذلك المسعودى ، مروج الذهب ومعادن الجوهر ، نشره وترجمه إلى الفرنسية ب . دى مينارد C. B. de Meynard وب . دى كورتى P. de Courteille (باريس ، ١٨٦١ — ١٨٧٧) ، تسعة أجزاء ؛ و Sharaf al-Zaman Tahir Marvazi on China, the Turks and India ، نشره ف. مينورسكى V. Minorsky (لندن ، ١٩٤٢) ؛ وياقوت ، كتاب معجم البلدان ، ط ف . فستنفلد F. Wüstenfeld (ليبزج ، ١٩٢٤) ، ستة أجزاء . وينعكس اهتمام المسعودى بالبحر فى مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٢٨٢ — ٢٨٣ و ٣٣١ — ٣٣٢ و ٣٤٠ و ٣٤٣ و ٣٤٥ ؛ واهتمام المقدسى به فى ص ١٠ و ١٥ .

الكتاب ، ولكن لا تستند هذه النسبة إلى أدلة قوية كما أوضح الأستاذ سوفاجيه Sauvaget منذ عهد قريب . وحوالى ٩١٦ ، علّق رجل من سيراف ، هو أبو زيد الحسن بن اليزيد ، على « الأخبار » ، وأضاف إليها معلومات استقاها من أحاديثه مع التجار ورجال البحر فى سيراف .
وهناك كتاب آخر له أهمية فريدة ، هو « كتاب عجائب الهند » ، وقد كتب أكثره بعد منتصف القرن العاشر بقليل ، ولكن زيدت عليه إضافات قليلة فى عصر متأخر . وهو ينسب عادة إلى رجل فارسى ، هو بزرك بن شهريار ، من مدينة رام هرمز ، وسأشير إليه فيما بعد باسم « بزرك » على سبيل الاختصار . وقد كان المؤلف نفسه ، مهما يكن اسمه الحقيق ، ربانا من ربابنة البحر ، جمع القصص من أفواه غيره من الربابنة والتجار فى سيراف والبصرة وعمان : قصصاً عن الهند والشرق الأقصى وشرق إفريقية ، وقصصاً عن البحر قبل كل شيء . وفى خضم العجائب والقصص الطويلة تبدو التفصيلات العادية متسمة بالصدق ، وفى الكتاب نظرات دقيقة إلى حياة البحر فى ذلك العصر . ويمتاز الكاتب ببراعة القصة ، ويمكن أن يُعدّ كتابه مقدمة قيمة لقصص السندباد فى ألف ليلة وليلة . وقد أوردنا فى ملحق الفصل الثالث ترجمة لثلاث من قصص بزرك[٦٥] .

---

(٦٥) أخبار الصين والهند — Relation de la Chine et de l'Inde ، =

ويمكننا استناداً إلى أوصاف ابن خرداذبه وكاتب أخبار الصين والهند وآخرين متأخرين عنهما بعض الشيء تكوين صورة عن الطريق الذى كان يسلكه القاصدون إلى الصين فى منتصف القرن التاسع .

فالبصرة والأُبلّه وسيراف كانت منتهى مطاف السفن القادمة من الصين . وكانت البصرة القديمة على قناتها هى مانشستر الجزء الجنوبى من أرض الجزيرة ، ولكن كانت الأُبلة منها بمثابة ليفربول . فعلى الرغم من أن البصرة كانت مركزاً تجارياً كبيراً ، يبدو أن السفن البحرية الكبيرة لم تكن تستطيع بلوغها ، فكانت ترسو فى الأُبلة . وكانت

= نشره وترجمه إلى الفرنسية ج . سوفاجيه J. Sauvaget (باريس ، ١٩٤٨) ، مع مقدمة وملاحظات ؛ وهو يغنى عن جميع الطبعات السابقة . وما أضافه أبو زيد السيرافى إلى الأخبار ، نشره دى فو لانجلى de Feu Langlès ، مع ترجمة فرنسية ومقدمة بقلم ج . ت . رينو J. T. Reinand فى كتابه Relation des voyages faits par les Arabes et les Persans dans l'Inde et à la Chine, etc. (باريس ، ١٨٤٥) . وبزرك ، كتاب عجائب الهند أو Le livre des merveilles de l'Inde ، نشره ب . ڤان دير ليث P. van der Lith مع ترجمة فرنسية بقلم ل . م . دفيك L. M. Devic (ليدن ، ١٨٨٣ — ١٨٨٦) . وترجع معظم قصص بزرك إلى النصف الأول من القرن العاشر ، ولكن ترجع إحداها إلى ٣٩٠ هـ ، أى ١٠٠٠ م . و ج . فران : Relations de voyages et textes géographiques arabes, persans et turcs relatifs à l'Extrême-Orient du VIIIe au XVIIIe siècles (باريس ١٩١٣ — ١٩١٤) ، جزءان .

البصرة مدينة جديدة بناها العرب ، ولكن كانت الأبلة هى أبولوجوس القديمة التى أعاد تأسيسها كسرى أردشير ، وظلت قائمة حتى العصور الإسلامية . وكانت الأبلة عند مصب القناة على دجلة ؛ ولكن كان المدخل إلى القناة محفوفاً بالخطر لوجود دوامة كبيرة فيه . وكان للأبلة أيضاً أحواض سفن . وكانت عند مصبّ النهر ، الذى كان يجرى عندئذ إلى البحر قرب عبّادان ، مضاحل خوّانة كثيراً ما تحطمت عليها السفن . ولإبعاد السفن عن هذه المضاحل ، أقيمت فى البحر ثلاث خشبات تستند إليها أبراج حراسة ، وكانت تُوقد عليها شعلات من النار فى الليل لتقوم مقام المنارة . وكانت الأبراج تقوم أيضاً مقام محطات الإشارة لترصد قراصنة الخليج الفارسى ، بل قراصنة الهند أيضاً (انظر ص ٢٠٩)[٦٦] .

(٦٦) أخبار الصين والهند ، الأقسام ١١ — ١٦ فى ط سوفاجيه ؛ وابن خرداذبه ، ص ٦٠ — ٦٩ . وانظر فى البصرة والأبلة لى سترانج : Eastern Caliphate ، ص ٤٣ وما بعدها ؛ واليعقوبى ، كتاب البلدان ، ص ٣١٠ (المترجم: الصواب ٣٢٣) ؛ والإصطخرى ، ص ٨١ ؛ وناصر خسرو ، سفرنامه ، نشره وترجمه إلى الفرنسية شيفر C. Schefer (باريس ، ١٨٨١) ، ص ٢٤٣ — ٢٤٤ (المترجم : ص ٩٩ — ١٠٠ من الترجمة العربية ليحي الخشاب ، القاهرة ١٩٤٥) . وانظر عن الخشبات : كا تان (آخر القرن الثامن) ، فى New History of the T'ang ، الفصل ٤٣ ب ، ترجمه إلى الإنجليزية ف . هرت و و . روكهيل فى كتابهما Chau Ju-Kua (سانت بطرسبرج ، ١٩١١) ، =

هذه المصاعب التى كانت تعترض الملاحة فى رأس الخليج الفارسىّ أسهمت فى نموّ سيراف ، على ساحل إيران جنوب شيراز . وكانت هذه المدينة على شاطىء حار مجدب * ، شأنها شأن عدن ، وكانت تعيش على ما يرد إليها من مؤن عبر البحر ؛ وكان الفضل فى وجودها كله لتجارتها البحرية ، ولكن بلغت هذه التجارة من الازدهار مبلغاً جعل من سيراف منافساً للبصرة فى الغنى والثروة . ويصف الجغرافيون دُور الترف التى كان يقيم فيها تجارها وأصحاب سفنها ، وكانت مبنية من طوابق من خشب الساج المستورد من الهند وغيره من الأخشاب المجلوبة من شرق إفريقية . ويحدثنا صاحب أخبار الصين والهند بأن الشحنات كانت تجلب عامة فى سفن صغيرة من البصرة وغيرها من موانىء الخليج الفارسى إلى سيراف حيث تنقل إلى السفن الكبيرة فتُقلّها إلى الصين . وكانت الصادرات إلى الشرق الأقصى تتكون فيما يحتمل من منسوجات غالية من التيل أو القطن أو الصوف ، ومنها السجاجيد الصغيرة ، ومن المصنوعات المعدنية وخام الحديد وسبائك الذهب أو الفضة(٦٧) .

= ص ١٣ ؛ والإصطخرى ، ص ٣٢ و ٣٣ ؛ والمسعودى ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٢٢٩ — ٢٣٠ ؛ والمقدسى ، ص ١٧ (المترجم : صفحته ١٢) ؛ وناصر خسرو ، ص ٢٤٤ — ٢٤٧ (المترجم : ص ١٠٠ من الترجمة العربية) .

* يقول فيها المقدسى (ص ٤٢٧) : وهى باب جهنم من شدة الحر ، والماء يحمل إليها من البعد » . (المترجم)

(٦٧) انظر عن سيراف الإصطخرى ، ص ٣٤و١٢٧ (المترجم:و١٢٨) ؛ =

وكان على الملاحين ، وهم هابطون من الخليج الفارسى ، محاذرة قراصنة البحرين وقطر والساحل الإيرانى ، والقراصنة الذين كانوا يأوون إلى الشعاب المختلفة فى البحر . وكان أمام السفن طريقان إلى الهند . فكانت تستطيع التوقف فى صُحار ومسقط ، وهما ميناءان على ساحل عمان يعجّان بالحركة والحياة ، فتتزوّد بقدر طيب من الماء ، ثم تمخر المحيط الهندى مباشرة إلى كُولَمْ مَلى (كويلون Quilon)* فى جنوب مالابار . وهذا هو الطريق الذى يصفه كتاب أخبار الصين والهند ؛ وكانت تسلكه بطبيعة الحال السفن التى تقطع الرحلة الطويلة إلى الصين . وكانت السفن تستطيع أيضاً الرحلة على طول السواحل ، مارة بجزيرة قيس** ،

= والمقدسى ، ص٤٢٦ — ٤٢٧ ؛ وأخبار الصين والهند ، القسم ١٣ . وانظر عن الصادرات ف . حتّى : History of the Arabs (الطبعة الثانية ، لندن ، ١٩٤٠) ، ص٣٤٥ — ٣٤٩ ، وا . متز A. Mez : Die Renaissance des Islams (هيدلبرج ، ١٩٢٢) .

* أو كولم ؛ انظر الكشاف الجغرافى فى كتاب بزرك (ص ٢٢٢ ا) ، وسليمان التاجر (ط رينو ، ص ١٦ و ١٧ : كولم ملى ؛ و ١٩ : كولم) ، وابن الفقيه (ص ١١ و ١٢ : كولو ملى) . ولم أقف على الكتابة « كولام » (الترجمة العربية لكتاب متز ، ج ٢ ؛ ص ٣٢٧ ، س ٧) فى المصادر العربية التى قرأتها . وانظر عنها Excursion A من كتاب بزرك (ص ٢٢٨ — ٢٢٩) ، وفران (Relations de voyages etc. ، ج ١ ، ص ٣٨ ، هامش ٥) . وكانت كثيرة الحيّات (بزرك ، ص ١٢٠ — ١٢١) . (المترجم)

** يسميها ابن خرداذبه (ص ٦٢ ، س ٢) « كِيس » (بالسين) . =

وهرمز القديمة ، وتيز مُكْران* ، والدَّيبُل ، والمنصورة أو غيرها من موانىء السند . وكان يجب بعد السند اتخاذ الحيطة من المَيد والكيرج**

= وفى معجم البلدان لياقوت كِيش (بالشين) تعجيم قيس ؛ ولكن الواقع أن قيس تعريب كيش أو كيس (انظر دائرة المعارف الإسلامية ، مادة قيس ، النسخة الإنجليزية ، المجلد الثانى ، ص ١٦٤٩) . (المترجم)

* أو التيز ، على ساحل بلوخستان فى إيران . انظر الكشاف الجغرافى فى كتاب بزرك (ص ٢١٤ ا — ب) ، وانظر أيضا فران : Relations de voyages etc. ، جـ ١ ص ٦٧ ، هامش ٥) . (المترجم)

** الميد والكيرج من بلاد السند ، كما يقول ابن خرداذبه (ص ٥٦ س ١١ و ص ٥٧ س ١) ؛ وهما أيضاً سكان هذين الإقليمين .

وقد اشتهر الميد بالقرصنة فى البحر . فالمسعودى فى كتاب التنبيه والإشراف (ص ٥٥) يقول : فيه [نهر مهران السند] جنس من السند يقال لهم الميد ، وهم خلق عظيم حرب لأهل المنصورة ، ولهم بوارج فى البحر تقطع على مراكب المسلمين المجتازة إلى أرض الهند والصين وجدة والقلزم وغيرها كالشوانى فى بحر الروم » . ويقول عنهم ابن خرداذبه (ص ٦٢ ، س ١٢) : « الميد لصوص » . وفى فتوح البلدان للبلاذرى (ص ٤٣٥) قصة سفينة كانت تحمل نسوة هدية للحجاج ، فعرض لها « قوم من ميد الديبل فى بوارج فأخذوا السفينة بما فيها » . ويذكر البلاذرى أيضاً فى موضع آخر (ص ٤٤٠) « الميد الذين يقطعون فى البحر » . ويقول المسعودى فى مروج الذهب (جـ ١ ص٣٧٨) : «وفيها [المنصورة] حروب كثيرة من جنس يقال لهم الميد ، وهم نوع من السند » .

وفى الطبعة الثانية لابن حوقل (ص ٣٢٣) يسمون المِيذ ، مقابل المَيْد (وهو الاسم المعروف) فى الطبعة الأولى .

ويشير البلاذرى فى فصله عن « فتوح السند » إشارات عديدة إلى حملات المسلمين على الميد والكيرج .

=

وغيرهم من القراصنة المعروفين فى خليجى كتش Cutch وكاثيوار Kathiawar . وكان هؤلاء القراصنة يغيرون فى بوارجهم فى أرجاء فسيحة من المحيط الهندى ، وكانوا يبلغون أحياناً مصب دجلة والجزء الجنوبى من البحر الأحمر وسواحل سيلان ؛ وكانت سوقطرة من أوكارهم .* ولرد عاديتهم كانت السفن التجارية تحمل معها جنوداً بحريين مدربين على رمى النار اليونانية** (٦٨) .

= وقد يكون الميد والمند شعباً واحداً ؛ انظر دائرة المعارف الإسلامية ، مادة مند (النسخة الإنجليزية ، المجلد الثانى ، ص ٢٣٦ — ٢٣٧) ؛ و هـ . م . إليوت : The History of India ، جـ ١ ، ص ٥١٩ — ٥٣١ . ويرى إليوت أيضاً (ص ٣٩١) أن مدينة الكيرج Kîraj ربما كانت فى ولاية كتش شرقى دلتا السند . وهو يتحدث عن شعب الكيرج Kirks فى مكان آخر (ص ٥٠٨ — ٥١٩) ، كأنما الـ Kîraj والـ Kirks علمان على شيئين مختلفين .

ويسمى الطبرى (القسم الثالث ، الجزء الأول ، ص ٣٥٩ و ٣٧٠) الكيرج « الكُرك » . وهو يروى أن المنصور جهز سنة ١٥٣ هـ جيشاً فى البحر لحرب الكرك الذين كانوا قد أغاروا على جدة سنة ١٥١ هـ . (المترجم)

* يقول المقدسى (ص ١٤) : « وجزيره أُسْقُوطْرة كأنها صومعة فى البحر المظلم ، وهى سد البوارج ، ومنها تخاف المراكب ، ولم تزل فى هلع حتى جاوزتها » . (المترجم)

** يقول المقدسى (ص ١٢) : « ولا بد فى كل مركب من مقاتلة ونفاطين » . (المترجم)

(٦٨) انظر عن قراصنة الخليج الفارسى ابن خرداذبه ، ص ٦٠ ؛ وابن العبرى ، ص ١٤٢ — ١٤٣ ؛ والإصطخرى ، ص ٣٣ و ١٤٠ — ١٤١ . وانظر عن =

وكانت السفن التى تسير على طول السواحل تغادر المياه الإسلامية إذ تغادر السند . ولهذا لا نعلم إلا القليل عن موانىء ساحلى بومباى ومالابار ، عدا الأسماء المجردة التى يصعب تحقيقها . ولكن لا ريب فى أن ساحل مالابار كانت له أهمية اقتصادية لدى المسلمين ، فقد كان مصدر خشب الساج الذى كانت تبنى به بيوت سيراف وتصنع منه السفن أيضاً . وكانت جزر ملدايف ولكادايف Maldive and Laccadive Islands أيضاً موردا لبعض مواد بناء السفن ، تستخرج مما فيها من أشجار جوز الهند (انظر الفصل الثالث ، ص ٢٤٦) .

ومن كولم ملى أو ميناء آخر على ساحل مالابار يسميه ابن خرداذبه (المترجم : ص ٦٣ و ٦٤ و ٦٦) بُلِّين ، كانت السفن تستطيع السير

= الشعاب أخبار الصين والهند ، القسم ١٣ ؛ والمسعودى ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٢٤٠ — ٢٤١ ؛ والمقدسى ، ص١٢ . وانظر عن الطريق الأول إلى الهند أخبار الصين والهند ، القسمين ١٣ و ١٤ ؛ وعن الطريق الثانى ابن خرداذبه ، ص ٦١ — ٦٤ . وانظر عن البوارج البلاذرى ، ص ٤٣٥ ؛ والمسعودى ، مروج الذهب ، الجزء الثالث ، ص ٣٦ — ٣٧ ، وكتاب التنبيه والإشراف ، ص ٥٥ ؛ والمقدسى ، ص ١٢ و ١٤ ؛ والطبرى ، القسم الثالث ، الجزء الأول ، ص ٣٥٩ و ٣٧٠ ، والجزء الثالث ، ص ١٥٨٢ ؛ والبيرونى ، الهند ، الترجمة الإنجليزية بقلم ا . ك . زاخاو E. C. Sachau (لندن ، ١٩١٠ ، جزءان) ، ص ١٠٢ . وانظر A History of the Imams and Sayyids of Oman ، نشره ج . ب . بادجر G. P. Badger (لندن ، ١٨٧١ ، منشورات Hakluyt Society ، المجلد ٤٤) ، ص ١٢ — ١٣ .

إلى سَيلان ، جزيرة الياقوت Isle of Rubies ، التي يسميها العرب سرنديب*. وكانت السفن الصغيرة تستطيع السير على طول السواحل عابرة مضيق بولك Palk ومعرّجة على شواطىء خليج البنغال ؛ وهنا أيضاً لا يزيد وصف ابن خرداذبه على ذكر بعض الأسماء . وكان هناك مسلك ثالث هو الطريق إلى الصين ؛ فبعد أن تؤدى السفن القاصدة إلى الصين رسوماً تبلغ ألف درهم فى كولم ملى ، تسير حول الجزء الجنوبى من سيلان وتقصد شرقاً مباشرة إلى جزر نيكوبار Nicobar ، حيث يتزوّد رجالها بالماء ، ويتبادلون السلع مع السكان الذين كانوا يخرجون فى المطاييل Canoes**. وكانت تقصد بعد ذلك إلى ميناء كله بار*** ،

* يسميها بزرك أيضاً (ص ١٧٩) « سَهيلان » ، ويسمى (ص ١٢٤) سيلان والجزر التى حولها « بلاد السِّهال » ؛ وكان أهل سيلان فى القرن الرابع يسمون جزيرتهم « سيهالا » Sîhal a . انظر كتاب بزرك ، Excursion C ، ص ٢٦٥ — ٢٧٤ ؛ ودائرة المعارف الإسلامية ، مادة Ceylon ، النسخة الإنجليزية ، المجلد الأول ، ص ١٨٣٩ ، س ٥ — ٢٢ . (المترجم)

** جمع مطيال ، وهو كثير الورود فى كتاب بزرك (القاموس ، ص ٢٠٣ ا ، والمقدمة Préface ، ص XI ، س ٥ — ٨) . (المترجم)

*** فى بزرك (انظر الكشاف الجغرافى ، ص ٢٢٢ ا) ، وابن خرداذبه (ص ٦٦ و ٧١) ، وسليمان التاجر (ط رينو ، ص ٢٢) ، وأبى زيد (ص ٩٩) ، وابن رسته (ص ٨٨) ، والتنبيه والإشراف (ص ٦١) ، ومروج الذهب (ج ١ ، ص ٣٠٨ و ٣٣٠ و ٣٤٠) كله (فى ياقوت : كلاه) ؛ وهى وكله بار شيء واحد . انظر بزرك ، Excursion B ، ص ٢٥٨ . (المترجم)

ولعله فى ولاية كيدا Kedah بالملايو الآن *، وقد ازدادت أهميته فى القرن العاشر لتغير بعض الظروف . وكانت بعض السفن تبحر منه إلى سومطرة وجاوة ، ولـكن ازدادت عندئذ الرحلات إلى الصين عن ذى قبل .

فبعد أن تعبر السفن مضيق ملـكا ، الذى كان يعرفه العرب باسمه فى لغة الملايو وهو Salâht (« مضيق ») **، تعرج على جزيرة

* انظر ما كتبه ناشر كتاب بزرك (Excursion B ، ص ٢٥٥ — ٢٦٤) تأييداً لهذا الرأى الذى نادى به فالـكنير Walckenaer من قبل ، واستند فيه إلى أن كله كانت مشهورة كما تقول المصادر العربية القديمة بمعدن « الرصاص القلعى » ، وهو القصدير الذى تشتهر به الملايو الآن . ولـكن يرى فران (المرجع المذكور فى هامش ٦٢ ، ص ٢٥٤ ؛ وفى دائرة المعارف الإسلامية ، مادة «زابَج » ، النسخة الإنجليزية ، المجلد الرابع ، ص ١١٨٣ ا ، س ٢١) أنها كرا Kra فى سيام على الساحل الغربى لشبه جزيرة الملايو . انظر دائرة المعارف الإسلامية ، مادة « كله » ؛ وحزين : Arabia and the Far East ، ص ١٤٤ ، هامش ٢ . ويذكر المعلم سليمان المهرى كيدا فى رهمانجه (المخطوط ٢٥٥٩ بالمـكتبة الوطنية بباريس ، الورقة ١٧٠ ا) . ولم تـكن كله فى موضع سنغافورة اليوم ، كما فى الترجمة العربية لـكتاب متز (ج ٢ ، ص ٣٢٥ ، س ١٦ — ١٧) ؛ والواقع أن ما فى الأصل هو أن سنغافورة اليوم حلت محل كلة قديماً من حيث الأهمية التجارية . ويرى مارتن هارتمان (مادة China بدائرة المعارف الإسلامية ، النسخة الإنجليزية ، المجلد الأول ، ص ٨٤١ ا و ٨٤٢ ا) أن كَلَّة فى مروج الذهب للمسعودى (الجزء الأول ، ص ٣٠٨ ، السطر الأول) ليست كله بار فى مَلَـكَّا Malacca ولـكن ميناء جال Galle فى الطرف الجنوبى لسيلان . (المترجم)

** يسميه ابن الفقيه (ص ٩ و ١٠ و ١٦) وابن خرداذبه (ص ٦٦) =

تيومان Tiuman * . ثم تقصد مباشرة إلى الهند الصينية ، فتمر بموانىء
فى الصنف ، وهى مملكة تشامبا Champa ** فى السهل الساحلى الشرقى ،
ثم بجزيرة تجاه الساحل تعرف باسم صنف فولاو (وهو محرف فى
النصوص التى لدينا إلى « صندر فولات ») *** . ومن هناك كان
للسفن أن تسير على طول ساحل خليج تنج كنج إلى هانوى ، وكانت
تعرف باسم لوقين ، ثم تيمم نحو نهاية المطاف ، أى كانتون ، وكانت
تسمى خانفو **** . وكانت بعض السفن تسير فى عرض البحر إلى
كانتون مباشرة ، مارة خلال شعاب باراكل Paracel Reefs ، التى كانت

= والمسعودى فى كتاب التنبيه والإشراف (ص ٦٨) وسليمان التاجر (ط رينو ، ص ٩) جزيرة شلاهط (بالشين) ، وابن رستة (ص ١٣٨ و ٣١٩) سلاهط (بالسين) . وفان دير ليت (كتاب بزرك ، Excursion B ، ص ٢٦٠) هو فيما أعرف أول من ظن أن شلاهط من اسم المضيق فى لغة الملايو . (المترجم)

* يسميها العرب تيومة . انظر كتاب بزرك ، Excursion B ، ص ٢٥٣ — ٢٥٤ . (المترجم)

** فى الجزء الشرقى من الهند الصينية ، وهى الآن مدمجة فى ولاية كوتشين — تشينا Cochin - China . انظر الكشاف الجغرافى فى كتاب بزرك ، ص ٢٢٠ ب — ٢٢١ أ . (المترجم)

*** يسميها بزرك (ص ٨٦) صندل فولات ، وانظر عنها الكشاف الجغرافى الملحق بكتابه ، ص ٢٢٠ ب . ويسميها سليمان التاجر (ط رينو ، ص ٢٠) وابن الفقيه (ص ١٢ و ١٣ و ١٦) صندر فولات . (المترجم)

**** انظر مادة « خانفو » بدائرة المعارف الإسلامية ، وحزين : Arabia and the Far East ، ص ١٥٨ — ١٦٠ . (المترجم)

تسمى « أبواب الصين » Gates of China * . وكان بحر الصين الجنوبي محفوفاً بالأخطار لشعابه وعواصفه ؛ ولهذا لا ندرى على وجه واضح السبب الذى لم يجتنب لأجله الملاحون شعاب باراكل ، اللهم إلا إذا كانوا يظنون أن اتخاذهم وجهة أميل إلى الغرب ينطوى على خطر أفدح وهو أن تكتسح العواصف سفنهم وتحطمها على ساحل الصين .

ولم يكن العرب على جهل بالساحل شمال كانتون ؛ فابن خرداذبه يذكر ميناء خانجو (تشوان — تشو — فو Chu'an-Chow-Fu) وميناء قانطو أو قانصو (هانجتشو Hangchow) ** ، ومعنى هذا ضمنا لا صراحة أن المسلمين زاروا هذين الميناءين . ولا ريب فى أن بعض المسلمين أوغلوا فى البعد حتى كوريا (الشيلا أو السيلا) *** ، إما براً

* ورد ذكر أبواب الصين فى كتاب سليمان التاجر (ط رينو ، ص ٢٠ ، حيث يقول : « ثم إلى أبواب الصين ، وهى جبال فى البحر بين كل جبلين فرجة تمر فيها المراكب ») وكتاب ابن الفقيه (ص ١٣ و ١٦) . انظر فران (المرجع المذكور فى هامش ١٠٧ ، ص ١٦٦ — ١٦٧) . وهو يقول فى ص ١٦٧ إن جزيرة صندر — فولات هى هاينان Hainan ، وإن المضيق بين هذه الجزيرة وساحل كوانج — تونج Kwang-tung هو أول باب من أبواب الصين المؤدية إلى خانفو . (المترجم)

** انظر ما يقوله هارتمان عن خانجو وقانصو (مادة China بدائرة المعارف الإسلامية ، النسخة الإنجليزية ، المجلد الأول ، ص ٨٤٢) . (المترجم)

*** يقول عنها ابن خرداذبه (ص ٧٠) : « وفى آخر الصين بإزاء قانصو جبال =

وإما بحراً .(٦٩)

ولكن كانت خانفو أكبر المراكز التجارية ، وكانت تعيش فيها جالية كبيرة جداً من التجار الغربيين ، مسلمين وغير مسلمين (انظر ص ٢٢٣ — ٢٢٥ فيما بعد) . وكان التجار المسلمون قد حظوا من

= كثيرة وملوك كثيرة،وهي بلاد الشيلا [أوالسيلا] ، فيها الذهب الكثير ، ومن دخلها من المسلمين استوطنها لطيبها . ولا يُعلم ما بعدها . » وهذه الفقرة تشهد كما يقول دى جويه (كتاب بزرك ، Excursion F ، ص ٢٩٦ — ٢٩٧) بأن الشيلا هي كوريا ، لا اليابان كما زعم رينو اعتماداً على بعض المصادر العربية . ويذكر ابن خرداذبه « الشيلا » مرة أخرى في ص ١٧٠ ، س ١١ . ويكتبها ابن رسته (ص٨٣ ، السطر الأول) وسليمان التاجر (ط رينو ، ص ٥٩) وأبو زيد (ص ٨٧) بالسين . ويكتبها المسعودى السيلى في كتاب التنبيه والإشراف (ص ٢٦ و ٨٤) والمروج (ج ١ ، ص ٣٤٦) ، ولكن السيلا في المروج ، ج ٣ ، ص ٦ . (المترجم)

(٦٩) أخبار الصين والهند ، الأقسام ٤ و ٦ و ٧ و ١٤ — ١٦ ، مع ملاحظات سوفاجيه ؛ وابن خرداذبه ، ص ٦٢ — ٦٩ . وانظر عن جنوب الهند س . م . ه . نايز S. M. H. Nainer : Arab Geographers' Knowledge of Southern India (مدراس ، ١٩٤٢) . وانظر عن سيلان ن . أحمد في بحثه The Arabs' knowledge of Ceylon ، مجلة Islamic Culture ، المجلد ١٩ (يولية ، ١٩٤٥) . وانظر عن كوريا : ك . و . تشونج K. W. Chung وجورج فضلو حوراني في بحثهما Arab geographers on Korea ، مجلة Journal of the American Oriental Society (ديسمبر ، ١٩٣٨) . و م . هارتمان في مادة « الصين » China بدائرة المعارف الإسلامية (ليدن ، ١٩٣٦) .

الإمبراطورية بحق إحالة خلافاتهم القانونية إلى قاض منهم . وكانت الحكومة الصينية تنظم التجارة تنظيماً دقيقاً . ويصف لنا صاحب أخبار الصين والهند طريقة الرقابة على السلع المستوردة ، فيقول : « وإذا دخل البحريون من البحر قبض الصينيون متاعهم وصيّروه فى البيوت [مخازن الجمارك] ، وضمنوا الدرك إلى ستة أشهر إلى أن يدخل آخر البحريين . ثم يؤخذ من كل عشرة ثلاثة ، ويسلم الباقى إلى التجار . وما احتاج إليه السلطان أخذه بأغلى الثمن وعجّله ولم يظلم فيه » .

وربما كان الغرض من احتجاز السلع كلها حتى نهاية موسم الملاحة الوافدة (الصيف كما سنرى) هو إتاحة فرص متساوية للجميع ، كما يقول المروزى ؛ وربما كان الغرض أيضاً تخفيض الأسعار ، وذلك بإغراق السوق بالسلع والحد من زمن البيع لأولئك التجار الذين كانوا يريدون الإبحار غرباً مع الرياح الموسمية حين تغير اتجاهها . وإذا راعينا أيضاً ما يروى من أن النار كانت تأتى كثيراً على السلع فى المبانى الخشبية بالمدينة ، أمكننا أن نتصور أن التاجر الأجنبى كان يصعب عليه جنى ربح عن تجارته . وكانت ثمة أيضاً قيود أخرى قبل رحلة العودة . فقد كان هناك « مفتش للتجارة البحرية » صينى ، كان على التجار تسجيل أسمائهم فى مكتبه ، وكان يفحص بيانات شُحَنهم ، ويجمع منهم ضرائب التصدير ورسوم الشحن ، ويحرم عليهم تصدير

طائفة معينة من السلع النادرة الغالية .[٧٠]

وكانت السفن تشحن بمنسوجات الحرير ، والكافور ، والمسك ، والتوابل . وبعد القيام بالإجراءات الشكلية المطلوبة أو الإفلات منها ، تهبط السفن الغربية الكبيرة على هوادة فى الخليج الذى يتسع شيئاً فشيئاً ، مارة بمئات من السفن المختلفة الأشكال والأحجام تنتمى إلى شتى ربوع آسيا . وكانت رحلة العودة تتبع طريق المجىء نفسه حتى كولم ملى . ومنها كان ربابنة السفن يقصدون أولا إلى ريسوت أو أية نقطة أخرى على ساحل الشحر أو مهرة . ثم يميلون شرقاً على طول الساحل ، حتى يصلوا إلى خليج عمان . وأخيراً يلقون مراسيهم فى سيراف أو الأبلة ، شاكرين الله على أن وقاهم جميع الأخطار وأغناهم بنعمه وآلائه . ثم يبيع النواخذة شحناتهم ، ويشترون سلعا جديدة ؛ ويصلح الربابنة سفنهم ، ويعدون العدة للرحلة القادمة . ويسترخى أصحاب السفن وربابنتها وملاحوها فى المقاهى ، ويقصون القصص ، صادقة أو كاذبة ، عما رأوه من عجائب . ومن هذه القصص جُمع أمثال « كتاب عجائب الهند » ، وقد حُوِّرت هذه القصص على مر القرون إلى

(٧٠) أخبار الصين والهند ، القسمان ١٢ و ٣٤ . والمروزى ، الفصل الثامن ، القسم ٢٧ فى ط مينورسكى . وتانج — كوو — شى — بو T'ang-Kuo-shi-pu كما يشرحه هرث وروكهيل فى كتابهما : Chau Ju-Kua ، المقدمة ، ص ٩ ؛ وهما لا يذكران مرجعاً .

قصص السندباد المعروفة فى أوربا وأمريكا .[٧١]

ويمكننا حساب الزمن الذى تستغرقه هذه الرحلات . فالمسعودى يقول إن الموسم الذى كان العرب يبحرون فيه عامة فى الجزء الغربى من المحيط الهندى هو عندما تكون الشمس فى القوس Sagittarius ، أى فى النصف الثانى من نوفمبر والنصف الأول من ديسمبر ؛ فالسفن نادراً ما كانت تبحر فى يونية . ويمدنا كتاب أخبار الصين والهند بهذه الأزمنة عن الرحلة إلى الصين :

من مسقط إلى كولم ملى	شهر قمرى (٢٩ — ٣٠ يوما)
من كولم إلى كله بار	شهر
من كله إلى صنف فولاو	شهر
من صنف فولاو إلى كانتون	شهر

فالرحلة من مسقط إلى كانتون تستغرق ١٢٠ يوما ، عدا فترات الوقوف فى الموانىء ، ولهذا يجب أن نقدّر ستة شهور أو أكثر للرحلة

(٧١) اليعقوبى ، كتاب البلدان ، ص ٣٦٥ ؛ وبزرك ، ص ٩٠ — ٩٢ و ١٢٩ — ١٣٠ ؛ وأخبار الصين والهند ، القسم ١١ . ويتتبع حسين فوزى فى كتابه حديث السندباد القديم (القاهره ، ١٩٤٣) ، تطور قصص السندباد . ويذكر الصولى قصص السندباد التى كانت متداولة فى ٩٣٤ م ، وذلك فى كتاب الأوراق ، ط ج . هيورث — دن J. Heyworth-Dunne (لندن ، ١٩٣٤ وما يليها) ، الجزء الثانى ، ص ٦ .

كلها من البصرة أو سيراف ، ويشمل ذلك فترات الوقوف فى الطريق .
وإذا ربطنا هذين القولين بالحقائق الثابتة عن المناخ فى البحار الشرقية ، توافر لنا ما يفى بالغرض . فالسفن القاصدة إلى الصين كانت تهبط الخليج الفارسى قبل أن تشتد عواصفه ، أى فى سبتمبر أو أكتوبر . وتعبر المحيط من مسقط إلى ساحل مالابار مع الرياح الموسمية الشمالية الشرقية ، كما تفعل اليوم . وكانت هذه الرحلة تستغرق شهراً ، ويصح أن نجعلها فيما بين شهرى نوفمبر وديسمبر ، متابعين المسعودى . والأسبوعان الأخيران من ديسمبر كان يمكن قضاؤهما فى التجارة فى كولم ملى ، إذ لم يكن يمكن مواصلة السير على أية حال إلا بعد أن تهدأ العواصف الدوارة فى الجزء الجنوبى من خليج البنغال ، وذلك قرب نهاية ديسمبر . والشهر الذى تستغرقه الرحلة إلى كله بار قد يشمل يناير . وبعد قضاء أسابيع قليلة فى كله تكون الرياح الموسمية الشمالية الشرقية قد قاربت نهايتها ، فتعبر السفن مضيق ملكا مستعينة بريح أخرى تتلوها ، وتكون الرياح الموسمية الجنوبية قد حان حينها ، فتنتفع بها السفن فى بحر الصين . وهذه هى الرياح الموسمية التى تهب فى الصيف ، وهى فى هذا البحر ألطف من الرياح الموسمية الشمالية الشرقية التى يشهدها فصل الشتاء ؛ وهى هادئة فى أبريل ومايو ، وفى هذين الشهرين أيضاً تكون العواصف الهوجاء على أقلها .

وبعد قضاء الصيف فى كانتون ، تعود السفن مع الرياح الموسمية الشمالية الشرقية إلى مضيق ملكا فيما بين أكتوبر وديسمبر ، وتعبر خليج البنغال ثانية فى يناير ، وتسير من كولم إلى ريسوت فى فبراير أو مارس ، وهى لا تزال مستعينة بالرياح الموسمية الشمالية الشرقية . ولكنها قد تستعين فى السير من رَيْسوت إلى مسقط بأول نسمة رقيقة من الرياح الموسمية الجنوبية الغربية فى أبريل ، ثم تختتم رحلتها مرة أخرى فى الخليج الفارسى وقد أسبغ عليه الصيف السكينة والهدوء . فرحلة الذهاب والعودة معاً كانت تستغرق إذن عاماً ونصف عام ، وكان الرجال يقضون الصيف بين أهليهم قبل الرحلة التالية .(٧٢)

ولا يحتمل أن السفن الصينية كانت تزور الموانىء الغربية فى ذلك الوقت ، وإلا لكان من المحتمل أن نجد لها وصفاً لدى الكتاب العرب . صحيح أن الجغرافيين والرحالة يتحدثون عن « مراكب الصين »

---

(٧٢) المسعودى ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٣٢٥ — ٣٢٧ ؛ وأخبار الصين والهند ، الأقسام ١١ — ١٦ . وقد جاء فى القسم ١١ أن السفن العائدة كانت تكتسحها الرياح أحياناً إلى ساحل اليمن ، وهذا يدل ، إن كان ثمة حاجة إلى دليل ، على أنها كانت تأتى من الهند مع الرياح الموسمية الشمالية الشرقية . وانظر باركنسون : Trade in the Eastern Seas ، الفصل الرابع ، عن انتفاع سفن شركة الهند الشرقية East Indiamen بالرياح فى ذلك المحيط ؛ وانظر كذلك كايميشا ، البحث المذكور (المترجم : فى هامش ٢٧) ، مجلة Journal of the Polynesian Society ، المجلد ٥٢ (١٩٤٣) .

و « السفن الصينية » ، ولـكن يؤخذ من السياق فى بعض الحالات على الأقل أن السفن الغربية هى التى يعنيها الـكاتب . فهذان التعبيران يمكن إذن أن يكون معناها « السفن المشتغلة بالتجارة مع الصين » ، وهو استعمال له نظائر عدة فى لغات أخرى ، مثل China clippers (القلابر* الصينية) و East Indiamen (السفن الهندية الشرقية) و « سفن ترشيش »** ، الخ . ولـكن فى مروج الذهب للمسعودى فقرة واحدة تقول فيما يبدو إن السفن الصينية كانت تبحر إلى الغرب . فهو يقول فى معرض حديثه عن كله فى القرن العاشر : « وإليها تنتهى مراكب أهل الإسـلام من السيرافيين والعمانيين فى هذا الوقت [قبل ٩٤٧] ، فيجتمعون مع من ورد من أرض الصين فى مراكبهم . وقد كان فى بدء الزمان بخلاف ذلك ، وذلك أن مراكب الصين كانت تأتى بلاد عمان وسيراف وساحل فارس وساحل البحرين والأبلة والبصرة ، وكذلك كانت المراكب تختلف من المواضع المذكورة إلى

---

* جمع قَلْبَر ، معرب clipper ، ضرب من السفن الشراعية (قاموس النهضة لإسماعيل مظهر) . (المترجم)

** يوحى كلام المؤلف بأن سفن ترشيش ، التى يذكرها سفر الملوك ، هى سفن تشتغل بالتجارة مع ترشيش التى اختلف حول مكانها العلماء . ولـكن الرأى السائد هو أن المراد بعبارة « سفن ترشيش » السفن الـكبيرة عابرة المحيطات . (المترجم)

هناك » . ونحن نترك للقارىء الحكم على هذه الفقرة . وحتى إذا كان معناها أن الينكات (السفن) الصينية كانت تبحر إلى الخليج الفارسى ، لانجد لها سنداً من أى دليل واضح آخر قبل نهاية القرن الثانى عشر على الأقل . وقد يكون المسعودى مخطئا ، وهو يكتب عام ٩٤٧ عن زمن قبل ٨٧٨ (انظر عن هذا التاريخ ص ٢٢٥ فيما بعد) . ويقول هرت وروكهيل : « إن « السفن الصينية » المزعومة قد تكون بنيت فى الصين ، ولكن لا يحتمل إلى حد بعيد أنه كان يملكها أو يسيّرها صينيون » . (٧٣)

فما مقدار التجارة التى كان يزاولها المسلمون مع جنوب الصين ؟ وردت إلينا فى هذا الصدد روايتان تناقض إحداهما الأخرى فى الظاهر . فكتاب أخبار الصين والهند يقول عن عام ٨٥١ : « فيقل المتاع [فى فارس وأرض الجزيرة] ؛ ومن أسباب قلة المتاع حريق ربما وقع

---

(٧٣) « مراكب الصين » ، و « السفن الصينية » ، الخ : المسعودى ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٢١٦ (عما قبل الإسلام ، انظر ص ١١٢ فيما مضى) و ص ٣٠٨ (المنقول عنها) ؛ واليعقوبى ، كتاب البلدان ، ص ٣١٩ ؛ وأخبار الصين والهند ، الأقسام ١١ — ١٦ ؛ وبزرك ، ص ٨٥ . وهرت وروكهيل ، ص ١٥ ، الهامش الثالث (المنقول عنه) . ويصف كاتان : **New T'ang Annals** ، الفصل ٤٣ ب (ترجمه إلى الإنجليزية هرت وروكهيل فى **Chau Ju-Kua** ، المقدمة ص ١٢ — ١٤) ، الطريق من سيلان إلى أرض الجزيرة ، ولكن هذا لا يثبت أن السفن الصينية هى التى كانت تقطع الرحلة .

بخانفو ، وهو مرفأ السفن ، ومجتمع تجارات العرب وأهل الصين .
ومن أسباب ذلك أن تتحطم المراكب الصادرة والواردة ، أو تُنهب ،
أو تُضطر إلى المقام الطويل فيبيع التجار المتاع فى غير بلاد العرب .
وربما رمت بهم الريح إلى اليمن أو غيرها ، فيبيعون المتاع هناك ؛
وربما أطالوا الإقامة لإصلاح مراكبهم ، وغير ذلك من العلل » .

ولكن أبا زيد السيرافى يقول معلّقاً على « أخبار الصين والهند » :
« وأمور البحر فى ذلك الوقت [٨٥١] مستقيمة لكثرة اختلاف التجار
إليها (الهند والصين) من العراق » . وهو يقول أيضاً إنه فى عام ٨٧٨
قتل مالا يقل عن ١٢٠ ألف رجل من المسلمين واليهود والنصارى
والمجوس (والمجوس هم الفرس الذين لم يعتنقوا الإسلام) فى اضطرابات
ذلك العام (انظر فيما بعد) . ويقول إن هذا العدد معروف على وجه
الدقة ، لأن الصينيين كانوا يُحْصون أفراد الجالية الأجنبية من أجل
الضرائب . والعدد كبير ، حتى إذا كان يمثّل الجالية كلها ؛ وهو يدل
قطعاً على تجارة بحرية واسعة النطاق مع الغرب ، حتى إذا كان مبالغاً فيه .
والتناقض بين كتاب أخبار الصين والهند وأبى زيد هو أقرب إلى الظاهر
منه إلى الواقع . فلعل ندرة السلع الصينية فى الغرب هى بالقياس إلى
وفرة السلع فى الأسواق الأقرب منالا . ثم إن الأسباب التى تنسب
إليها ندرة تلك السلع فى منطقة الخليج الفارسى هى بيعها فى اليمن أو

بعض البلاد غير العربية ، وضياعها طعمة للنار فى كانتون أو للأمواج أو للقراصنة فى البحر ؛ فالسلع الصينية التى كانت تشترى فى كانتون كانت إذن أوفر إلى حد بعيد من تلك التى كانت تبلغ سيراف والأبلة (٧٤) .

هذه التجارة انتهت نهاية عنيفة عام ٨٧٨ عند ما حاصر الثائر هوانج تشاو **Huang Ch'ao** مدينة كانتون ، وأعمل فيها يد النهب والسلب ، وقتل ذلك العدد الضخم من التجار الأجانب فضلا عن كثير من الصينيين . ويظهر أن بعض العرب تُركوا فى كانتون ، فإن أبا زيد يقول بعد وصف هذا العمل الوحشى : « وامتدت أيديهم [أيدى الثوار] مع ذلك إلى ظلم من قصدهم من التجار ؛ ولما حدث هذا فيهم التأم إليه ظهور الظلم والتعدى فى نواخذة العرب وأرباب المراكب . فألزموا التجار ما لا يجب عليهم ، وغلبوهم على أموالهم ، واستجازوا ما لم يَجْرِ الرسم به قديماً فى شيء من أفعالهم . فنزع الله جلّ ذكره البركات منهم جميعاً ، ومنع البحر جانبه ، ووقع الفناء بالمقدار الجارى من المدبِّر تبارك اسمه فى الربابنة والأدلاَّء بسيراف وعمان » .

وكانت الإمبراطوريتان العربية والصينية فى ذلك الوقت ، فضلا

(٧٤) أخبار الصين والهند ، القسم ١١ (المنقول عنه) ؛ وأبو زيد ، ص ٦١ (المنقول عنها) ، (المترجم : وص ٦٣ حيث يتحدث عن مذبحة التجار الأجانب) .

عن هذه النكبة ، في حال من الاضمحلال العام لم تكن مواتية لما بينهما من صلات . فقد كانت أسرة تانج تؤذن بالسقوط ، ولم يقدَّر لها الشفاء من الجراح التي أصابتها بها ثورة هوانج تشاو ؛ وبعد أن آلت إلى مآلها الأخير عام ٩٠٧ سادت فترة من الفوضى امتدت حتى بداية أسرة سونج Sung عام ٩٦٠ . وكانت الإمبراطورية العباسية فريسة الانقسام منذ عام ٨٥٠ ، وقد شهدت أيضاً ثورة دامية في العقد السابع من ذلك القرن قام بها موالي الزنج في جنوب أرض الجزيرة . وقد خرّبوا الأبلة والبصرة ، وقطعوا بغداد عن الخليج الفارسي . وفي عام ٨٧١ استقلت السند عن الخلافة وإن ظلّ ولاتها من العرب ؛ وكان القرامطة في شرق الجزيرة العربية شوكة في جنب العراق منذ عام ٨٩٩ . وأصاب سيراف زلزال عام ٩٧٧ ، فنال منها أي منال .

وعند ما انقطعت الرحلات المباشرة إلى كانتون ، أخذ العرب والصينيون يتلاقون في كَلَه على الساحل الغربي لشبه جزيرة ملكا ، وكانت عندئذ جزءا من إمبراطورية إندونيسية . وكان العرب يبحرون أيضاً إلى سومطرة وجاوة في القرن العاشر . بل إن الرحلة إلى الصين لم تنقطع تماماً ، فإن بزرك يتحدث عن تاجر يهودي من عمان ذهب إليها في العقد الثاني من القرن العاشر (٧٥) .

---

(٧٥) أبو زيد ، ص ٦٢ و ٦٦ — ٦٧ (المنقول عنهما) و ٩٠ ؛ =

ويبقى أن نلاحظ أن البحر الأحمر كان يبعث أيضاً بسفنه إلى الشرق الأقصى . وكانت عدن الميناء الأساسى للسفن القادمة من هذا الطريق ؛ وهى توصف بأنها « دهليز الصين » . وفى كتاب ابن خرداذبه فقرة هامة تصف الطرق التى كان يسلكها التجار اليهود بين فرنسا* والشرق الأقصى فى القرن التاسع . فأحدها يشق البحر إلى أنطاكية ، ثم يمتد شمال سوريا إلى الفرات ، وفيه ينحدر إلى الأبلة ، ومنها يسير فى البحر على ما وصفناه . وكان ثمة طريق آخر يمتد فى البحر إلى الفرما (بلوزيوم القديمة Pelusium) فى مصر ، ثم يُعبر برزخ السويس على ظهور الدواب ، ثم تُركب السفن من القلزم إلى الجار وجدة ، ومنها إلى الهند والصين ؛ ومن المحتمل أن المسافرين كانوا يستقلون سفناً جديدة فى جدة . ولا نعلم إلا القليل عن الرحلات من جدة وعدن إلى الشرق الأقصى ، عدا أخطار القراصنة الهنود المتربصين فى سوقطرة . ولا بد أن هذا الطريق

= والمسعودى ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٣٠٧ — ٣٠٨ ؛ وبزرك ، ص ٦٧ — ٦٩ و ٩٠ — ٩٢ و ١٠٧ — ١١١ (التجار اليهود) و ١٢٩ — ١٣٠ . ويبدو أن أبا زيد فيما نقلناه عنه يشير إلى أن سيئات الصينيين لم تجلب المصائب عليهم وحدهم ، ولكن أيضاً على الملاحين العرب والفرس فى الخليج الفارسى من طريق غير مباشر ، فقد قطعت تجارتهم مع الصين . وانظر عن ثورة الزنج ت . نولدكه : Sketches from Eastern History ، ترجمه إلى الإنجليزية ج . س . بلاك J. S. Black (لندن ، ١٨٩٢) .

* « فرنجة فى البحر الغربى » . (المترجم)

كان يزداد أهمية فى القرن العاشر عند ما كانت مصر تحل شيئا فشيئاً محل أرض الجزيرة مركزاً للسكان والثروة فى العالم الإسلامى . ويقول المقدسى عام ٩٨٥/٩٨٦ ، بعد فتح الفاطميين لمصر (٩٦٩) بقليل : « واعلم أن بغداد كانت جليلة فى القديم ، وقد تداعت الآن إلى الخراب واختلت وذهب بهاؤها ... وفسطاط مصر اليوم كبغداد فى القديم ، ولا أعلم فى الإسلام بلدا أجل منه »(٧٦) .

* * *

شرق إفريقية وسواحل الجزيرة العربية

رأينا فيما مضى نشاط الفرس فى المياه الغربية من المحيط الهندى فى العصور الساسانية المتأخرة . وفيما يتعلق بالعصور الإسلامية الأولى ليس لدينا من علم سوى روايات غامضة ترجع إلى عصر متأخر ، وهى تقول إن بعض أهل عمان هاجروا إلى شرق إفريقية هرباً من الحَجَّاج عام ٦٩٠ ، وإن فريقاً من فرس شيراز وسيراف هاجروا فى القرنين التاسع

(٧٦) ابن خرداذبه ، ص ١٥٣ — ١٥٤ ؛ والمسعودى ، مروج الذهب ، الجزء الثالث ، ص ٣٦ — ٣٧ ؛ والمقدسى ، ص ١٤ و ٣٤ و ٣٦ (المنقول عنها) ، وقد ترجمه إلى الإنجليزية ج . س . ا . رانكنج G. S. A. Ranking و ف . أزو F. Azoo (كلكتا ، ١٨٩٧) ؛ وبزرك ، ص ٩٦ — ٩٧ .

والعاشر . ويصح لنا أن نظن أن التجارة بين الخليج الفارسى وشرق إفريقية ظلت قائمة خلال تلك الأزمان . وفى نهاية القرن السابع ثار العبيد من الزنج فى أرض الجزيرة ، وهذا دليل على قيام تجارة فى الرقيق من شرق إفريقية . ويمكن أن يقال هذا أيضاً ، ولـكن على وجه أقطع ، عن ثورة الزنج الـكبرى فى السنوات التى أعقبت ٨٦٨ ، وكانت هذه الثورة من الأسباب الأساسية لاضمحلال الإمبراطورية العباسية . وثمة مصادر عربية قليلة فى هذا الصدد قبل القرن العاشر . ولـكنها تدل على أنه فى ذلك الوقت كان الفرس لا يزالون يسيطرون على التجارة حول سواحل الجزيرة العربية حتى جدة ، التى أصبحت عندئذ مركز التجارة بين مصر شمالا والمحيط الهندى جنوباً . فقد كتب أبو زيد حوالى ٩١٦ يقول : « ومراكب أهل سيراف إذا وصلت فى هذا البحر المتيامن عن بحر الهند [أى الغرب فى خرائط العصور الوسطى] ، فصارت إلى جدة ، أقامت بها ، ونقل ما فيها من الأمتعة التى تحمل إلى مصر فى مراكب القلزم ، إذ كان لا يتهيأ لمراكب السيرافيين سلوك ذلك البحر لصعوبته وكثرة جباله النابتة فيه » .

ويقول الإصطخرى فى منتصف القرن العاشر إن معظم تجارة جدة مع فارس ، بينما يقول المقدسى بالقرب من نهاية ذلك القرن : « قد غلب عليها الفرس ولهم بها قصور عجيبة » ، وفى مكان آخر : « أَوَ لا ترى إلى

كثير من الناس يسمونه [البحر العربى] إلى حدود اليمن بحر فارس ، وأن أكثر صناع المراكب وملاحيها فرس » . وقد أسلم الفرس هنا وتعربوا بالطبع ، كما كان شأنهم فى كل مكان آخر .(٧٧) .

وفى القرن العاشر كانت سفن سيراف وعمان فى تجارة منتظمة مع شرق إفريقية . ولكننا لا نسمع إلا القليل عن الطريق ، فلا نعرف أكانت السفن تسير على طول الساحل حتى عدن ثم حول ساحل الصومال ، أم كانت تشق البحر مباشرة من رأس فرتك إلى رأس جواردافوى . والطريق الأول أرجح ، لأن التوقف فى ميناء عدن الكبير يجلب النفع ، ولأن القراصنة الهنود فى سوقطرة جعلوا عُرض البحر محفوفاً بالأخطار . وكان العرب ينحدرون على طول الساحل الإفريقى

(٧٧) Imams and Sayyids of Oman ، ص٥ ؛ و History of Kilwah ، نشره س . ا . سترونج S. A. Strong ، بمجلة J. R. A. S. (١٨٩٥) ، ص ٣٨٥ — ٤٣٠ ؛ والطبرى ، القسم الثالث ، الجزء الثالث ، ص ١٨٣٥ ؛ وبزرك ، ص ٩٣ — ٩٤ و ١٤٧ ؛ وأبو زيد ، ص ١٣٦ — ١٣٧ (المنقول عنهما)؛ والإصطخرى ، ص ٩٠ (المترجم : الصواب ١٩) ؛ والمقدسى ، ص ١٨ و ٧٩ (المنقول عنها) ، كذلك ٩٢ : النواخذة الفرس فى صحار . و ل . ماسينيون L. Massignon ، مادة « زنج » فى Enc. Islam ؛ وحسن : Persian Navigation ، ص ١٣٢ وما بعدها ؛ و ا . م . دى فيار U. M. de Villard فى بحثه : Note sulle influenze asiatiche nell'Africa orientale ، بمجلة Rivista degli Studi Orientali ، المجلد ١٧ (يولية ١٩٣٨) ، ص ٣٠٣ — ٣٤٩ .

إلى أرض الزنج طلباً للرقيق والعاج والعنبر . وكان منتهى مطافهم سفالة في موزمبيق ، وقَنْبَلُه (مدغشقر)* ، وكذلك أرض الواقواق . وهذه الواقواق مشكلة . فالمعروف أن ثمة واقواقين ، إحداها في منطقة شرق إفريقية ، والأخرى في الشرق الأقصى** . ويرى فران أن الأولى مدغشقر ، والثانية سومطرة ؛*** والواقع أنه كانت بين هاتين الجزيرتين

* يعارض ب . ا . فان ديرليت ، ناشر كتاب بزرك (Excursion E ، ص ٢٨٣ — ٢٩٤) ، الرأى القائل إن قنبله في مدغشقر ، ويرى (بوحى من دى جويه) أنها في زنجبار . ومن دعاة الرأى الأول ، كما يقول (ص ٢٨٣) ، رينو ومترجما مروج الذهب المسعودى (قنبلو) إلى الفرنسية . وثمة رأى قريب من رأى فان ديرليت أشار إليه هو نفسه (ص ٢٨٦) ، وهو رأى يول الذى يقول إن قنبله هى جزيرة بمبا Pempa القريبة من ساحل زنجبار . (المترجم)

** يقول ابن الفقيه (ص ٧) : «وواق واق الصين هو بخلاف واق واق اليمن [أى الجنوب] » . (المترجم)

*** يرى فران (مادة وقواق أو واقواق بدائرة المعارف الإسلامية ، النسخة الإنجليزية ، المجلد الرابع ، ص ١١٠٥ ب — ١١٠٩) أنه لا جدال في أن هناك واقواقين : واقواق الجنوب وهى في رأيه مدغشقر وشرق إفريقية إلى الجنوب من سفالة ، وواقواق الصين وهى في رأيه جزيرة الزابج أى سومطرة . وهو يقول أيضاً إن أهل سومطرة كانوا على علم بجزر الجانب الغربى من المحيط الهندى وسواحله ، وإنهم سكنوا مدغشقر في عصر متقدم ، وإن لغة مدغشقر Malgasy متفرعة عن لهجة من لهجات الملايو .

والحجج التى يسوقها لتأييد رأيه فيما يتعلق بواقواق الجنوب مقنعة إلى حد كبير . ولكن قوله إن واقواق الصين هى سومطرة لاينهض ، فقد كان العرب يعرفون سومطرة معرفة جيدة ويسمونها الزابج ، فكيف يطلقون عليها اسماً آخر يكتنفه =

صلة ، فإن بعض السومطريين هاجروا إلى مدغشقر فى القرون الأولى بعد المسيح ثم فى القرن العاشر .

وكان المسعودى يذرع البحر إلى شرق إفريقية من عمان ، وكانت آخر رحلة له عام ٩١٧ (المترجم : م/٣٠٤ هـ « من قنبلو إلى عمان ») . وهو ينقل أحاديث الملاحين عن المحيط فى تلك الأرجاء ، فيقول : « وموجه عظيم كالجبال الشواهق ، وأنه موج أعمى ، يريدون بذلك أنه يرتفع كارتفاع الجبال وينخفض كأخفض ما يكون من الأودية ، لا ينكسر موجه ولا يظهر من ذلك زبد كـكسر أمواج سائر البحار . ويزعمون أنه

= الغموض والإبهام، ويوحى بأن مسماه فى أقاصى الدنيا البعيدة؟ ولو كانت الواقواق هى الزابج لما عدمنا نصاً فى الكتب الجغرافية العربية الكثيرة يشير إلى هذا . والواقع أن العرب لم يكونوا على بينة من الواقواق ، فالمعقول إذن أن تكون اسماً لجزر بعيدة متطرفة لم يكونوا على صلة مباشرة بها ، وذلك يصدق على اليابان . [انظر أيضاً فران : Relations ، ج ١ ، ص IV .]

وقد أورد دى جويه (كتاب بزرك ، Excursion F ، ص ٢٩٥ — ٣٠٧) أدلة قوية على ذلك ، أهمها بل أقطعها أن اسم اليابان فى لهجة كانتون الصينية — وصلات التجار العرب القدامى بهذه المدينة معروفة مشهورة — هو وُو — كْوُك Wo-kwok ، وما أقربه إلى الواقواق . يضاف إلى هذا أن الجغرافيين العرب يجعلون الواقواق شرق الصين ، فابن الفقيه مثلا يقول (ص ٣) : « وخلف الصين أمة يقال لها واق واق ، ووراء واق واق من الأمم ما لا يحصى إلا الله » .

وثمة آراء أخرى عن الواقواق أقل رجحاناً ، أشار إليها دى جويه (ص ٢٩٧) ، ولا حاجة إلى الخوض فيها . (المترجم)

موج مجنون . وهؤلاء القوم الذين يركبون هذا البحر من أهل عمان عرب من الأزد ؛ فإذا توسَّطوا هذا البحر ، وحلُّوا بين ما ذكرنا من الأمواج يرفعهم ويخفضهم ، يرتجزون فى أعمالهم فيقولون

بربرا وجفُونَى* وموجك المجنون

جفونى وبربرا وموجها كما ترى »

ويقص بزرك قصة رحلة إلى سفالة عام ٩٢٣ اكتنفتها الأخطار . فقد غادر ملاح يدعى إسماعيلويه عمان إلى قَنْبَلُه فى تلك السنة ، ولـكن دفعت عاصفة سفينته إلى سفالة . فثار الخوف فى قلبه وقلوب رجاله ، لأن أهلها كانوا يأ كلون الناس . ولـكنهم أُخذوا إلى البر ، وأُرغموا على البقاء والتجارة بضعة شهور . وأخيراً سُمح لهم بالعودة إلى سفينتهم ، فصحبهم ملك تلك الأرجاء هو وسبعة من غلمانه فى دونيج وصعدوا إلى السفينة . وهنا يقول إسماعيلويه : « فلما حصلوا فى المركب قلت فى نفسى : « هذا الملك يساوى فى عمان فى النداء ثلاثين ديناراً ، ويساوى

* هكذا كتب المؤلف ، متابعاً ناشرى مروج الذهب للمسعودى . ولـكن الصواب حفونى ، وهى كما قلنا فى تعليقنا السابق لهامش ٢٩ مباشرة ، أوبونى Opone فى المصادر اليونانية . وفى كتاب التنبيه والإشراف للمسعودى نفسه (ص ٥٨) : « وبلاد بربرا وحفونى » . ويسميها ابن ماجد فى الأرجوزة المعربة (التى صورها فران فى كتابه المذكور فى هامش ١٠٨) الورقة ١٢٣ ب : « حافونى » . (المترجم)

السبعةُ مائةً وستين ديناراً ، وعليهم ثياب تساوى عشرين ديناراً ، قد حصل لنا على الأقل منهم ثلاثة آلاف درهم ، ولا يضرنا من هذا شيء » . فَصِحتُ بالبانانية ، فشالوا الشرع ، ورفعوا الأناجر » . فحاول الملك الفرار عبثاً ؛ ووُضع هو وأصحابه فى جملة الرقيق وهم نحو مائتين ، وبيع الجميع فى عمان . وبعد زمن عاد الملك إلى ملكه ، وأدخل قومه فى الإسلام (٧٨) .

وفى البحر الأحمر ، ظلت الجار وجدة تستوردان القمح المصرى للمدن المقدسة من القلزم . ولكن كان الُحجاج يؤثرون السفر براً ، إما عبر الجزء الغربى من الجزيرة العربية ، وإما فى النيل وعبر الصحراء

---

(٧٨) اليعقوبى ، ص ٣٦٦ (المترجم : — ٣٦٧) ؛ وابن الفقيه ، ص ٢٩٦ — ٢٩٧ ؛ والإصطخرى ، ص ٢٥ (عدن) ؛ والمسعودى ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٢٠٥ — ٢٠٦ و ٢٣٢ — ٢٣٣ (المنقول عنهما) ، والجزء الثالث ، ص ٥ — ٦ و ٣٤ — ٣٥ (اليمن حتى الحبشة) ؛ والمقدسى ، ص ٣٤ و ٨٥ ؛ وبزرك ، ص ٥٠ — ٦٠ (المنقول عن ص ٥٢) و ٦٠ — ٦١ و ١١٣ — ١١٤ و ١٧٥ (الوقواق وقنباه) . و ج . فران ، مادتى « Madagascar » و « Wâqwâq » فى Ency. Islam ، وبحثه Le K'ouen - louen et les anciennes navigations interocéaniques dans les mers du Sud ، بمجلة J. As. (١٩١٩) . وانظر عن سوقطرة : أبا زيد ، ص ١٣٣ — ١٣٥ (المترجم : يسميها سقوطرا) ؛ والمسعودى ، مروج الذهب ، الجزء الثالث ، ص ٣٦ — ٣٧ ؛ والمقدسى ، ص ١٤ ؛ وكان لا يزال فيها مسيحيون ، هم بقايا المستوطنين اليونان ؛ وكان العرب يعتقدون أن الإسكندر أرسلهم إليها استجابة لنصيحة أرسطو .

إلى عيذاب* ثم بحراً إلى جدة . فقد كانوا يفضلون أن يجتنبوا ما أمكن أخطار البحر الأحمر ، الذى يصفه الكتاب العرب كما يصفه اليونان ، من أنه ملىء بشعاب المرجان ، عنيف الرياح ، شواطئه مجدبة خالية من المأوى ، يحتاج الأمر فيه إلى دليل محنك ، ولا بد فيه من إلقاء المراسى فى الليل .

ويحدثنا الرواة بأن هرون الرشيد أحب كعمرو بن العاص أن يشق قناة مكان قناة السويس الآن ، ولكن صُرِف عن هذه الفكرة للسبب الذى صرف من أجله عمرو ، وهو أن مثل هذه القناة قد تمكن قوات بيزنطة من الإغارة على مكة والمدينة واختطاف الحجاج . ولم يكن فى هذه المخاوف جنوح إلى الخيال ، لأنه عندما احتل الصليبيون أيلة على خليج العقبة فى القرن الثانى عشر ، شن رينو دى شاتيون Renaud de Chatillon غارة كهذه من هناك عام ١١٨٣ . (٧٩)

---

* هى الآن ، على الأرجح ، رأس علبة ، فوق خط العرض ٢٢° بقليل ، كما يقول كامرر (المرجع المذكور فى هامش ٢٠ ، ص ٧٣ — ٧٦) . ولكن انظر دائرة المعارف الإسلامية ، مادة عيذاب (النسخة الإنجليزية ، المجلد الأول ، ص ١٢١٠) . (المترجم)

(٧٩) اليعقوبى ، ص ٣١٣ و ٣١٧ و ٣٣٥ و ٣٤٠ — ٣٤١ ؛ وابن رسته ، ص ١٨٣ ؛ وأبو زيد ، ص ١٣٦ — ١٣٧ ؛ والإصطخرى ، ص ٣٠ ؛ والمسعودى ، مروج الذهب ، الجزء الثالث ، ص ٥٥ — ٥٦ ، والجزء الرابع ، ص ٩٧ — ٩٩ (قناة السويس) ؛ والمقدسى، ص ٧٩ و ٨٣ و ١٩٥ — ١٩٦ =

العصور المتأخرة

حاولت فى هذين الفصلين أن أستعرض استعمال العرب والشعوب المجاورة للطرق البحرية فى المحيط الهندى . وقد رأينا حتى الآن أن تاريخ العرب فى هذا المحيط هو تاريخ تجارة متزايدة بلغت غايتها فى القرن التاسع الميلادى . ويمدنا القرن العاشر بمعلومات كثيرة كثرة كافية عن موضوع الملاحة ، ولهذا أدرجناه فى هذا العرض . ولكن بعد القرن العاشر نجد المراجع قليلة تفصل بينها فجوات واسعة ، كما أن ما تدل عليه ليس إلا امتداداً لأسس مقررة . فلن أحاول تتبع هذا التاريخ أبعد من ذلك ، ولكننى سأبيّن بأمثلة قليلة بعض الأحداث الأساسية فى العصور المتأخرة .

= و ٢١٥ . و ا . كودتسى A. Codazzi فى بحثه Il compendio geographico arabo di Ishâq b. al-Husayn ، فى Rend. Acc. Lincia (١٩٢٩) : تشير الورقة ٢١ ا إلى سفن من الهند فى القلزم ، ومن المحتمل أن ذلك كان فى نهاية القرن العاشر . وانظر عن غارة رينو : د . نيوبولد D. Newbold فى بحثه The Crusaders in the Red Sea and the Sudan فى Sudan Notes and Records ، المجلد ٢٢ ، الجزء الثانى (١٩٤٥) ، وقد أعيد طبعه فى مجلة Antiquity ، المجلد ٢٠ (١٩٤٦) . (المترجم : وانظر عن غارة رينو أيضاً كامرر ، المرجع المذكور فى هامش ٢٠ ، ص ٥٩ — ٦٢ ؛ وموريتز ، المرجع المذكور فى هامش ٨ ، ص ١١٩ — ١٢٠ .)

فقد ظل العرب يبحرون إلى الهند وجزر الهند الشرقية وشرق إفريقية . ولـكن عندما زار ابن بطوطة الصين فى القرن الرابع عشر ، لاحظ أن الينكات الصينية وحدها كانت تقوم بالرحلة من كالـكتا وغيرها من موانىء مالابار إلى الصين . وفى نهاية القرن الرابع عشر وضع المرشد المشهور شهاب الدين أحمد بن ماجد دليلا بحرياً (رهمانى) ممتازاً ، استند فيه إلى خبرته الشخصية والـكتب السابقة ؛ وهو يبدو فيه أقل دراية بإندونيسيا منه بالهند ، ولـكن يمكن أن يقال إن العرب ظلوا حتى ذلك الوقت زعماء التجارة والملاحة فى المحيط الهندى .

ولـكن انقطعت هذه الزعامة بدخول البرتغاليين مياه المحيط الهندى . ففى عام ١٤٩٨ كان فاسكو دا جاما فى مُلَنْدى بشرق إفريقية يبحث عن أحد الأدلاء يحمله إلى الهند . وهناك لم يجد إلاّ أحمد بن ماجد هذا ، فأقنعه بقيادة السفن البرتغالية عبر المحيط إلى كالـكتا . فكان من سخريات التاريخ أن ملاحاً عربياً كبيراً ساعد على القضاء على الملاحة العربية ، إذ لم يستطع العرب إبعاد البرتغاليين ومن تبعهم من الشعوب الأوربية الأخرى أو منافستهم .

ومنذ ذلك العام عانت الملاحة العربية فى المحيط الهندى تدهوراً بطيئاً . فقد أتت شعوب أخرى بسفن تسير بالبخار والزيت ، وتشق قناة السويس إلى الهند أو جزر الهند الشرقية أو أستراليا . ولـكن

لا يزال الملاحون العرب فى الكويت وعدن يقصدون إلى الهند وشرق إفريقية فى السفن الشراعية . غير أنهم نسوا ما كانوا يعرفونه ، فإن درايتهم بالملاحة لم تعد تكفى للمخاطرة بعيداً عن السواحل .

وإن حياة هؤلاء الملاحين ، كحياة البدو فى الصحراء ، تنطوى على كثير من الروعة والجمال . ولكن السفن الشراعية والإبل كادت تستنفد فائدتها الاقتصادية ، ولا يمكن تركها قائمة حباً فى الجمال وحده . فمن الواجبات التى تواجه العرب اليوم أن يدخلوا الأساليب الحديثة على وسائل مواصلاتهم فى أعالى البحار . فبغير هذا لن يستطيعوا استعادة ما كان لهم من مركز تجارى فى العصور القديمة والوسطى (٨٠) .

---

(٨٠) رحلة ابن بطوطة كما نشرها وترجمها إلى الفرنسية دفرميرى C. Defremery و ب . ر . سنجوينتى B. R. Sanguinetti (باريس ، ١٨٧٩ — ١٨٩٣ ، أربعة أجزاء) ، الجزء الرابع . وفران فى بحثه L'élément persan etc. ، مجلة J. A. (١٩٢٤) . وانظر مادتى « شهاب الدين » و « سليمان المهرى » فى دائرة المعارف الإسلامية . و ا . فليرز : Sons of Sindbad ، ص ١٥٨ — ١٥٩ .

الفصل الثالث

السفن

وكما يغلى القطران الكثيف
شتاء، فى مصنع سفن البنادقة،
لطلاء سفنهم المعطوبة،

التى لا تقوى على الإبحار، وبدلا من
ذلك يجدّد هذا سفينته ويسدّ آخر
جوانب تلك التى قامت برحلات كثيرة؛

هذا يضرب المقدمة وذاك يطرق
المؤخرة؛ ويصنع آخرون مجاذيف ويجدل غيرهم حبالا؛
وواحد يرتق شراع المقدمة وآخر يصلح الشراع الأكبر؛ . . .
— دانتى، الجحيم ٢١ : ٧ — ١٥*

---

* هذه الأبيات من ترجمة الأستاذ الدكتور حسن عثمان، الأستاذ بكلية الآداب بجامعة القاهرة، لجحيم دانتى، وهى تحت الطبع. (المترجم)

ملاحظات عامة

لا نـكاد نجد شواهد من صور على سفن المحيط الهندى كتلك التى توضح أنماط السفن فى البحر المتوسط قديماً . فعلينا أن نعتمد على مصادر أدبية متناثرة من مختلف العصور حتي أواخر القرون الوسطى . ولو أننا استبعدنا كل دليل بعد القرن العاشر حرصاً على تنسيق مصطنع فى هذا الـكتاب ، لأخرجنا كثيراً من المعلومات القيمة . فثمة رحالة وجغرافيون عرب متأخرون ، كالإدريسى وابن جبير فى القرن الثانى عشر وابن بطوطة فى القرن الرابع عشر ؛ وهناك ما كتبه أحمد بن ماجد وسليمان المهرى من إرشادات فى الملاحة ؛ وثمة روايات قصيرة خلفها الرحالة الأوربيون فى القرنين الثالث عشر والرابع عشر — ماركو بولو Marco Polo وجوفانى دى مونتى كورفينو Giovanni di Monte Corvino وغيرهما . ولا جناح علينا ، ونحن نحاول معرفة الطراز العربى للسفن فى عصور العباسيين الأولى ، إذا أفدنا من كل دليل حتى مجىء البرتغاليين . فليس ثمة ما يدعونا إلى الاعتقاد أن أنماط السفن تغيرت كثيراً قبل ذلك الحدث ، اللهم إلا فى نواح معينة سنشير إليها . ولـكن بعد مجىء البرتغاليين أثر الأوربيون فى بناء السفن العربية تأثيراً متعدد الجوانب . وعلى هذا يجب أن نلزم الحيطة والحذر ونحن نستعمل

الأوصاف المفصلة التى أوردها الرحالة البريطانيون المحدثون .

ولم نحاول ، فى نطاق الحدود الزمنية العريضة التى ذكرناها ، بيان تطور الملاحة فى كل فترة حسب الترتيب الزمنى . فمثل هذه المحاولة خليق بأن يخلف فجوات كثيرة كثرة تجاوز الحد . وثمة أخطار فى بناء صورة متماسكة من مواد ترجع إلى عصور مختلفة ، ولكن يبدو أن هذا أقل مدعاة للسخط من المنهج الزمنى .

كذلك لا يمكن قصر دراستنا من حيث المكان على العالم العربى . فالنصف الغربى من المحيط الهندى ، من سيلان حتى شرق إفريقية ، يكوّن وحدة ثقافية يجب علاجها كلاًّ واحداً . فالأنماط التقليدية للسفن لا ترعى دائماً الحدود بين البلاد ؛ والأدلة التي تأتى من غرب الهند قد تضارع فى الأهمية الأدلّة الواردة من الخليج الفارسى . ومن الضرورى، ونحن نبحث فى تطور الشراع المثلث ، أن نمضى أبعد من ذلك فوق رقعة العالم القديم كله . ولكننا رغم ذلك نستطيع وضع حد فاصل بين سفن البحر المتوسط وسفن المحيط الهندى ؛ بل إن ألفاظ الملاحة تختلف فيما بينهما . على أننا لا نتناول هنا سفن البحر المتوسط .

وإن أبرز خصائص السفن العربية فى القرون الوسطى شيئان : الطريقة التى كانت تُخاط بها ألواح هيكل السفينة بعضها إلى بعض ، فقد كانت لا تُشدّ بالمسامير ؛ وامتداد الشرع على طول السفينة .

ويختلف النمط الحديث عن نمط القرون الوسطى من وجهين رئيسيين : أن الألواح تثبت الآن عادة بالمسامير ، وأن مؤخرة السفينة مربعة غالبا ، بينما كانت جميع السفن القديمة حادّة المقدمة والمؤخرة . وسنزيد هذه الخصائص شرحاً أثناء الوصف المفصل الذى نورده الآن .

الهياكل ومعداتها

تستمد الأنماط الحديثة للسفن العربية أسماءها المختلفة لا من هيئة معدّات السفينة كما فى أوربا ، ولكن من شكل الهيكل . فالبَغَلَة والقَنْجَة والسّنْبُوق والجهازى* وغيرها من الأسماء تطلق الآن على السفن ذات المؤخرة المربعة مع تعديلات مختلفة فى الشكل والزخرف . ولكن المؤخرة المربعة بما تشتمل عليه من حفر أو رسم دقيق هى من نتائج التأثير الأوربى منذ القرن السادس عشر . ويتمثّل الطراز القديم فى السفن التى تسمى الآن البوم والزاروق والبدن الخ ، وهى تنتهى بطرف حادّ فى كلتا المقدّمة والمؤخرة (اللوحة الأولى) . ولكن لا ترد هذه الأسماء فى كتب القرون الوسطى . وقد ورد ذكر السنبوق ، ولكن

---

* انظر فى البَغَلَة والجهازىّ (من جهاز « سفينة » فى الفارسية) ر . دوزى R. Dozy : Supplément aux dictionnaires arabes (الطبعة الثانية ، ليدن — باريس ١٩٢٧) ، الجزء الثانى ص ٤٠٩ ب ، ثم الجزء الأول ص ٢٢٨ ب . (المترجم)

لا يمكن أن يكون من النمط الحديث ذى المؤخرة المربعة ؛ ويبدو أنه كان يطلق على مراكب صغيرة فى البحر الأحمر . كذلك نقرأ عن الجَلْبَة فى البحر الأحمر* ، وعن بوارج القراصنة الهنود ، كما نسمع أن الزورق والدُّونيج والقارب مراكب صغيرة . ويورد لنا بعض الكتاب عدة أسماء أخرى مجردة فى قوائم من أسماء السفن والقوارب . ولكن لا نجد فى أية حالة من الحالات وصفاً للنمط الخاص الذى يطلق عليه هذا الاسم أو ذاك . ومع ذلك نستطيع أن نقول إن شكل الهيكل كان أساس التقسيم والتصنيف كما هو اليوم . و « المركب » و « السفينة » علمان على جنس السفينة . و « الفُلك » قرآنية . و « دَوْ » Daw اسم من اللغة السواحلية لم يستعمله العرب ، ولكن أشاعه الكتاب الإنجليز محرفاً إلى « dhow »**(٨١).

* انظر Bibliotheca Geographorum Arabicorum (المجلد الرابع ، ص ٢٠٦ ، س ٢١ و ٢٢) ، وقاموس بزرك (ص ١٩٥ ب آخر سطر — ١٩٦) ، وقاموس ابن جبير (انظر هامش ٨٢) (ص ٢٧) ، ودوزى (الجزء الأول ، ص ١٢٠٤) . (المترجم)

** الواقع أن العرب استعملوا هذا الاسم . فقالوا داو وذوّ . انظر دائرة المعارف الإسلامية ، مادة Dâw (النسخة الإنجليزية ، المجلد الأول ، ص ١٩٣٠) ، وموريتز (Arabien ، ص ٧٤ ، الهامش الثانى) . (المترجم)

(٨١) ج. هورنل فى بحثه A tentative classification of Arab seacraft ، مجلة Mariner's Mirror (يناير ١٩٤٢) . و ا. فليرز : Sons of Sindbad =

وكانت ألواح الهياكل تصنع من خشب الساج أو خشب جوز الهند . واللفظ Teak (المترجم : فى الإنجليزية) يقابله فى العربية والفارسية ساج ، والأصل فيه بدون تعطيش الجيم ، وهو من « سالَك » فى البراكريتية Prakrit * ؛ (بينما أن الأسماء الأوربية مشتقة من الصيغة têka فى الدرافيدية Dravidian **) . ويوصف هذا الخشب فى دائرة المعارف البريطانية (الطبعة الحادية عشرة) بأنه « أنفس أنواع الخشب المعروفة

= (لندن ، ١٩٤٠) ، فى مواضع عدة . و ر . ل . بوين R. L. Bowen : Arab Dhows of Eastern Arabia (رحبوت Rehoboth ، ماساشوستس Massachusetts ، ١٩٤٩) . ويمكن أن نجد قائمة بأسماء السفن فى كل من المقدسى ، ص ٣١ (المترجم : و ٣٢) ؛ والأزدى ، حكاية أبى القاسم البغدادى ، ط ١ . متز (هيدلبرج ، ١٩٠٢) . وانظر أيضاى . جلدعايستر J. Gildemeister : « Über arabisches Schiffswesen » ، فى Göttinger Nachrichten (١٨٨٢) ؛ و هـ . كندرمان H. Kindermann : « Schiff » im Arabischen (تسفيكاف Zwickaw ، ١٩٣٤) .

ولم أجد أى بيان عن طول هيكل من الهياكل إلا فى بزرك ، ص ١٧ — ١٩ ، حيث تذكر سفينة طولها ٥٠ ذراعا عاديا أى ٧٦ قدما تماما (« وكان طول مركبه خمسين ذراعاً بذراع ، العمل من مشعر الأبط إلى طرف الإصبع الوسطى » إضافة المترجم) . وكان الذراع العادى يساوى ١٨٫٢٤ بوصة ؛ انظر ا . نيكلسون E. Nicholson : Men and Measures (لندن ، ١٩١٢) .

* لهجات فى شمال الهند ووسطها قامت إلى جانب السنسكريتية أو تفرعت منها . (المترجم)

** اسم مجموعة من اللغات الهندية تضم أهم لغات جنوب الهند . (المترجم) .

جميعاً» . فهو شديد الاحتمال ، « متى تم إعداده لم ينشق أو يتشقق أو يتقلص أو يتغير شكله . وإذا اتصل بالحديد لم يكن فى هذا الاتصال ضير له أو للحديد» . وهو ليس شديد الصلابة ، وإنما يسهل استعماله ، وله مرونة وقوة عظيمتان . وهو عظيم النماء فى تلال جنوب الهند ، وفى بورما وسيام وإندونيسيا . وكان منذ أقدم الأزمان يستورد إلى الخليج الفارسى من الهند ، وقد عُثر عليه بين آثار البابليين والأكمينيين والساسانيين . ومن الجلى أن ثيو فراستوس Theophrastus (حوالى ٣٠٠ ق . م) يشير إليه حيث يقول : « يقولون إن فى جزيرة تيلوس Tylus [البحرين] تجاه الساحل العربى نوعاً من الخشب يبنون به سفنهم ، وإنه يكاد يمتنع على البلى إذا كان فى ماء البحر ، فهو يبقى أكثر من مائتى سنة إذا ظل فى الماء ، فإذا أخرج منه كان أسرع إلى التلف وإن لم يتطرّق إليه إلا بعد حين » . ولما لم يكن فى منطقة الخليج الفارسى مثل هذا الخشب الطويل البقاء ، فمن المؤكد تقريباً أنه ساج مستورد من الهند . كذلك « الدعائم والألواح » التى يذكر كتاب بريبلوس أن عمانة كانت تستوردها من بريجازا ربما كانت تشتمل على الساج لبناء السفن . ويقول المسعودى صراحة إن سفن المحيط الهندى كانت تبنى من الساج . ويقول ابن جبير إن خشب بناء السفن فى عيذاب كان يجلب من الهند واليمن(٨٢) .

(٨٢) دائرة المعارف البريطانية ، الطبعة الحادية عشرة ، مادة « Teak » =

وال « Coconut » (المترجم : فى الإنجليزية) هو فى العربية النارجيل ، وقد انحدرت هذه الكلمة إلى العربية عن طريق الفارسية من نارجيل (بجيم غير معطشة) فى البراكريتية . ويسميه العرب أيضاً « الجوز الهندى » ، وهو الاسم الذى استعمله ماركو بولو . ويبدو أن هذه الشجرة وليدة جنوب الهند ، وإندونيسيا ، وسيلان ، وجزر ملديف ولكاديف . ثم انتشرت شيئاً فشيئاً إلى بلاد العرب غربا ، فقد رآها ناصر خسرو فى عُمان فى القرن الحادى عشر ، كما ذكر ابن بطوطة فى القرن الرابع عشر أنها تنمو فى ظفار ، وهى ميناء فى حضرموت

= (المنقول عنها) . وانظر عن بقايا الساج القديمة كتاب بريبلوس ، ط شف ، ص ١٥٢ ؛ و ج . هورنل فى بحثه : The origins and ethnological significance of Indian boat designs ، فى Memoirs of the Asiatic Society of Bengal ، المجلد السابع (كلكتا ، ١٩٢٠) ؛ وكذلك و . أوزلى W. Ouseley : Travels in Various Countries of the East (لندن، ١٨١٩ وما بعدها) ، ص ٢٨٠ ، هامش ٦٧ . وانظر ثيوفراستوس : History of Plants ، الكتاب الخامس ، الفصل الرابع ، ترجمه إلى الإنجليزية ا . هورت فى Loeb Classical Library (لندن ، ١٩١٦) ، (وقد نقلنا عنه) ؛ وكتاب بريبلوس ، الفصل ٣٦ : dokôn kai keratôn ، وقد ترجمها شف إلى « ألواح خشب الساج » متأولا على نحو مقبول . والمسعودى ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٣٦٥ ؛ ورحلة ابن جبير ، نشرها و . رايت W. Wright ، الطبعة الثانية ، نقحها م . ى . دى جويه (ليدن ، ١٩٠٧) ، ص ٧١ .

كانت له صلات تجارية وثيقة بالهند . ولكن كان العرب والفرس القدامى يستوردونها من الهند وجزرها ، أو يذهبون إلى مواطنها نفسها ويبنون سفنهم فيها . وكانت جزر ملدايف ولكادايف مسرحا لنشاط بالغ فى بناء السفن ، ففيها كانت تبنى السفينة كلها من مختلف ما تنتجه شجرة جوز الهند : هيا كلها وصواريها وخيوطها المغروزة وحبالها ، بل حتى شرعها ، كما سنبين فيما يلى . وكانت السفن بعد بنائها على هذا النحو تشحن بخشب جوز الهند وثماره ، ويؤتى بها إلى عمان والخليج الفارسى [٨٣].

وهكذا كان الخشب الذى تبنى به هيا كل السفن فى جميع الأرجاء الواقعة شرق السويس أو جنوبها يكاد يأتى دائماً من الهند وجزرها . ولم يشذ عن ذلك فيما أعرف إلا أسطولا سنخريب والإسكندر ، إذ بنيا بخشب لبنان أو أعالى أرض الجزيرة . فقد كانت أشجار النخيل والسرو

---

(٨٣) دائرة المعارف البريطانية ، الطبعة الحادية عشرة ، مادة « Coconut » ؛ وتاج العروس ، مادة « نارجيل » . وابن بطوطة ، الجزء الثانى ، ص ٢٠٤ وما بعدها . ويذكر كتاب بريبلوس ، الفصل ٧ (المترجم : صحته الفصل ١٧) ، أن أشجار جوز الهند كانت تنمو فى شرق إفريقية ، وذلك إذا كان ملر محقاً فى تصحيح nauplios إلى nargilios . وأبو زيد ، ص ١٣٠ — ١٣١ ؛ وبزرك ، ص ١٨٩ ؛ والإدريسى ، الورقة ١١٩ . (المترجم : لم يذكر المؤلف النسخة الخطية التى اعتمد عليها من كتاب الإدريسى ، وهو نزهة المشتاق فى اختراق الآفاق .)

حول الخليج الفارسى غير صالحة عامة لبناء السفن[٨٤] .

وكان الهيكل يثبّت بعضه إلى بعض على أبسط وجه ممكن . فكان الهِراب keel * يوضع أولا على الأرض ، ثم تربط إليه ألواح أفقية على كلا الجانبين بخيوط من الليف ، وتشد هذه الألواح بعضها إلى بعض بهذه الخيوط أيضاً . وليس فى المصادر ذكر للضلوع ribs ** أو أى تصميم للبناء ، كما أننا لا نجد شيئاً من هذا فى نموذجين للسفن العربية التقليدية يضمهما متحف جرينتش Greenwich Museum ، وقد صنعهما ملاح فى مسقط فى أواخر القرن التاسع عشر . ولكن لا بد أنه كانت للسفن عابرة المحيط ، مهما يكن حجمها ، ضلوع ، وإلا لكانت أضعف من أن تقاوم الأمواج . وكانت ألواح الجانبين متلاصقة الأطراف carvel-built ، فإن السفن التى تركب فيها الألواح الخارجية بحيث تغطى أطرافها بعضها بعضا clinker-built وليدة مياه شمال أوربا ، ولم تعرف فى المحيط الهندى قبل القرن السادس عشر . وكانت الخيوط تغرز خلال

---

(٨٤) د. د . لوكنبل: Ancient Records of Assyria and Babylonia (شيكاغو ، ١٩٢٧) ، الجزء الثانى ، ص ٣١٨ وما بعدها ؛ وأرّيان: Anabasis ، الكتاب السابع ، الفصلان ١٩ و ٢٠ ؛ وهورنل : « Indian boat designs » ، ص ١٩٤ .

* لوح القعْر الطولىّ . (المترجم)

** هى ألواح طولية مقوسة تثبت إليها الألواح الأفقية بالمسامير . (المترجم)

ثقوب تدق على أبعاد معينة قرب أطراف الألواح المتجاورة . ونرى فى نموذجى متحف جرينتش أن الخيوط تشد فى قوة من الداخل فوق قطع ضيقة طويلة من الخشب stringers . ويمكن أن تكون هذه الخشبات اختراعا حديثاً ، ولكن من الصعب أن نرى كيف كان يمكن شد الألواح المتلاصقة الأطراف بعضها إلى بعض دون هذه الخشبات ودون الضلوع . ولم تكن المسامير أو الأوتاد الخشبية تستعمل فى بناء أى جزء من أجزاء السفينة(٨٥).

وقد لاحظ الجميع — من يونان وهنود وعرب وأوربيين — استعمال الخيوط بدلا من المسامير فى تثبيت الألواح ، وهو يستأهل حقاً كل اهتمام . ونجد أحسن وصف للخيوط فى ابن جبير وهو يتحدث عن الجلاب التى كانت تبنى فى عيذاب ، وذلك حيث يقول : « إنما هى مخيطة بأمراس من القنبار ، وهو قشر جوز النارجيل ، يدرسونه [يعنى صناع السفن] إلى أن يتخيط ، ويفتلون منه أمراساً يخيطون بها المراكب »*. وتذكر أيضاً الخيوط المصنوعة من ليف النخل ، بل من

---

(٨٥) و . هـ . مورلاند W. H. Moreland فى بحثه The ships of the Arabian Sea about A.D. 1500 ، بمجلة J. R. A. S. (يناير وأبريل ١٩٣٩) (المترجم : ص ٦٣ — ٧٤ و ١٧٣ — ١٩٢). والإدريسى ، الورقة ٨٤ ب .

* نجد مثل هذا القول فى ابن بطوطة (جـ ٤ ، ص ١٢١) : « ويحملون =

الحُصْر rush * والحشيش أيضاً . وتُرى الخيوط واضحة فى مثالين تاريخيين : فى إحدى الصور المنحوتة التى تزين المبانى الأثرية القائمة فى سانكى Sanchi ** والتى ترجع إلى القرن الثانى قبل الميلاد ، وفى صورة مع مقامات الحريرى التى كتبت فى القرن الثالث عشر الميلادى (اللوحة السابعة) .

وقد لاحظ كتّاب العصور القديمة والوسطى طريقة البناء هذه فى البحر الأحمر ، وعلى طول ساحل شرق إفريقية ، وفى عمان ، والخليج الفارسى ، وساحل مالابار و كورومانديل Coromandel فى الهند ، وجزر ملديف ولكاديف . ومن الجلى فى الواقع أن هذه هى الطريقة الوحيدة التى استوطنت النصف الغربى من المحيط الهندى قبل القرن الخامس عشر(٨٦). ولكن لم يكد يمضى عام ١٥٠٠ حتى كانت سفن

= القنبر بفتح القاف وسكون النون وفتح الباء الموحدة والراء وهو ليف جوز النارجيل ، وهم يدبغونه فى حفر على الساحل ، ثم يضربونه بالمرازب ، ثم يغزله النساء ، وتصنع منه الحبال لخياطة المراكب » . (المترجم)

* (نبات) = Juncus arabicus (قاموس النهضة لإسماعيل مظهر) . (المترجم)

** قرية صغيرة فى وسط الهند . (المترجم)

(٨٦) مصادر السفن المخيطة : (١) المصادر الهندية : انظر ر . موكرجى A History of Indian Shipping and Maritime Activity; R. Mookerji (لندن، ١٩١٢)؛ و ج . مارشال J. Marshall وف . فاوتشر F. Foucher : =

ما لابار تُبنى بكثير من مسامير الحديد ، كما يقول الرحالة الأوربيون ؛ وقد يكون هذا راجعاً إلى محاولة مستميتة لتقليد البرتغاليين ، الأعداء الجدد ، أو إلى رغبة فى احتذاء الينكات الصينية التى كانت تزور كالكتا منذ زمن طويل . ومنذ قدوم السفن الأوربية أخذت السفن المثبتة بالحديد تحل شيئاً فشيئاً محل السفن المثبتة بالخيوط فى معظم أرجاء

= The Monuments of Sanchi ، الجزء الثانى ، اللوحة ٥١ . (ب) المصادر اليونانية : بريبلوس ، الفصول ١٥ — ١٦ و ٣٦ و ٦٠ ؛ وبركوبيوس : Persian Wars ، الكتاب الأول ، الفصل ١٩ . (جـ) المصادر العربية : اليعقوبى ، ص ٣٦٠ (المترجم : يسميها المراكب الخيطية) ؛ وأبو زيد ، ص ٨٧ — ٨٨ و ١٣٠ — ١٣١ ؛ والمسعودى ، مروج الذهب ، الجزء الأول، ص ٣٦٥ ؛ والإدريسى ، الأوراق ١٩ ب و ٣٤ ب و ٨٤ ب ؛ وابن جبير ، ص ٧٠ — ٧١ (المنقول عنهما) ؛ وابن بطوطة ، الجزء الرابع ، ص ١٢١ . وانظر عن سفينة الحريرى اللوحة السابعة ، وما كتب تحتها . (د) المصادر الأوربية : جوردانوس Jordanus : Mirabilia Descripta ، ترجمه إلى الإنجليزية هـ . يول (لندن ، ١٨٦٣) ، Hakluyt 1st Series ، المجلد ٣١ ، ص ٥٣ ؛ وجوفانى دى مونتى كورفينو فى كتاب يول : Cathay and the Way Thither (لندن ، ١٩١٥ ، الطبعة الثانية) ، القسم الثالث ، ص ٦٧ ؛ وماركو بولو ، ترجمة هـ . يول الإنجليزية ، الطبعة الثالثة (لندن ، ١٩٠٣) ، الجزء الأول ، ص ١١١ ؛ والراهب أودوريك Friar Odoric ، فى كتاب م . كومروف M. Komroff : Contemporaries of Marco Polo (لندن ، ١٩٢٨) ، ص ١٧ ؛ و ج . كريرى G. Carreri ، كما نقل عنه أ . و . ستيف A. W. Stiffe فى بحثه Former trading centres of the Persian Gulf ، بمجلة Geographical Journal ، المجلد ١٢ ، ص ٢٩٤ . وانظر مورلاند .

المحيط الهندى . ولكن لا تزال السفن المخيطة قائمة فى صور متواضعة ، من قوارب صيد ومطاييل ، على السواحل البعيدة عن التأثيرات الاقتصادية الحديثة : كجنوب بلاد العرب وشرقها (اللوحة الثامنة) ، وجنوب الهند والجزر المجاورة ، ثم لامو **Lamu** فى كينيا حتى عهد قريب[(٨٧)] .

فكيف وأين ولماذا نشأت هذه الطريقة ؟ لا نملك فى الإجابة على هذا إلا الظن . فقد عرفت هذه الشواطىء كلها المراكب البدائية العادية — قوارب الجلد ، وحُزم البوص ، والمطاييل المحفورة . ويبدو أن المطاييل كُبّرت أولا بوضع ألواح على الجزء السفلى وشدها إليه بالخيوط · وقد نستدلّ بالأصل الهندى لخشب الساج وخشب جوز

---

(٨٧) يعالج مورلاند فى J. R. A. S. (أبريل ١٩٣٩) ، ص ١٧٩ وما بعدها ، ملاحظات البرتغاليين والإيطاليين على المسامير فى السفن العربية خلال تلك الفترة . وانظر عن بقايا السفن المخيطة الآن : فلبرز ، ص ٥٤ و ١٣١ ؛ وب . توماس Arabia Felix : B. Thomas (لندن ، ١٩٣٢) ، ص ٢ ؛ وهورنل فى بحثه Indian boat designs وبحثه The sea-going mtepe and dau of the Lamu Archipelago المنشور بمجلة Mariner's Mirror ، المجلد ٢٧ (يناير ١٩٤١) ، ص ٥٤ — ٦٨ . ولن أحاول ذكر الإشارات العديدة فى الكتابات الغربية منذ عصر النهضة ، وقد ذكر بعضها ج . هورنل فى كتابه : Water Transport : Origins and Early Evolution (كمبردج ، ١٩٤٦) ، ص ٢٣٥ .

الهند اللذين استعملا فى العصور التاريخية على أن طريقة الخياطة انتشرت هى أيضاً من الهند . وقد يكون ذلك كذلك ؛ ولكن لا يمكننا أن نستبعد أن الخياطة استعملت أولا مع خشب النخيل فى الخليج الفارسى ، ثم طُبِّقت فيما بعد على الأخشاب الأفضل التى كانت تستورد إلى هناك من الهند ، وقد تكون انتشرت من تلك الأرجاء إلى الهند نفسها . ولا بد أن السبب الأول لاستعمال طريقة الخياطة هو أن المواد اللازمة لها كانت قريبة المأخذ للشعوب البدائية فى هذه البقاع ، بينما كان الحديد أو البرونز الذى يمكن أن تصنع منه المسامير لا يزال بعيد المنال(٨٨) .

ولا يمكن أن يقال أكثر من هذا عن الأصول . ولكن ثمة مسألة أدعى إلى الاهتمام هى : لماذا بقيت طريقة الخياطة قروناً عدة بعد أن عُرِف وأمكن استعمال المسامير ؟ لقد بدا ضعف السفن المخيطة للرحالة القادمين من مناطق البحر المتوسط : لابن جبير الذى جاء من أسبانيا ، وماركو بولو ، وجوردانوس ، ولجوفانى دى مونتى كورفينو الذى كتب يقول : « إن السفن فى تلك الأنحاء شديدة الضعف والغرابة ، لا حديد

---

(٨٨) أجاثارخيديس ، الفصل ١٠١ ؛ وايزيدور الخاراكسى ، الفصل ٢٠ (فى Geog. Gr. Min. ، الجزء الأول) ؛ وكتاب بريبلوس ، الفصلان ٧ و٢٧ ؛ وبلينى ، N· H ، الكتاب السادس ، الفصل ٣٤ . وهورنل : Water Transport .

فيها ولا جلفطة [انظر فيما بعد] . فإذا انقطع الخيط فى مكان ما حدث ثقب ولا ريب ! ولهذا كانوا يصلحون الخيوط ، قليلا أو كثيراً ، مرة كل عام ، إذا أرادوا ركوب البحر » .

وكان من المستحيل بناء سفن كبيرة حقاً كالينكات الصينية بهذه الطريقة . فمثل هذه السفن ستكون عرضة للتحطم تحت الصدمات المتصلة للرياح الهوجاء والأمواج العاتية ، ويبدو لنا من كتاب بزرك أن الرياح كانت تغرق الكثير من السفن . وإذا كانت سفن كهذه قد مضت إلى الصين وموزمبيق ، فقد كان الفضل فى ذلك لشجاعة ملاحيها ومهارتهم ورغبة تجارها فى الكسب . وحتى إذا لم تغرق السفينة ، كان لا بدّ دائماً من قذف الماء من بطنها ، لأن ألواحها كانت تسمح بتسرب الماء ولأنه لم يكن لها ظهر deck . (انظر ص ٢٥٩ — ٢٦٠ فيما بعد) .

... gemuit sub pondere cymba
sutilis, et multam accepit rimosa paludem (فرجيل)[٨٩] .

(٨٩) ابن جبير ، ص ٧٠ — ٧١ ؛ وماركو بولو ، الجزء الأول ، ص ١١١ ؛ وجوردانوس ، ص ٥٣ ؛ وجوفانى دى مونتى كورفينو فى كتاب يول : Cathay ، القسم الثالث ، ص ٦٧ (المنقول عنها) . وفرجيل ، الإنيادة Aeneid ، الكتاب السادس ، السطران ٤١٣ و٤١٤ (المنقولان) . وبزرك ؛ ومورلاند . وهورنل : Water Transport ، ص ٢٣٦ ، حيث يقول إن =

(« ... صرّت السفينة المخيطة تحت وطأة الحمل ، وتسرب إليهـا كثير من ماء المستنقع » .) فإذا كان هذا مبلغ ضعف السفن المخيطة ، فلماذا بقيت ؟ بدا هذا مشكلة لـكثير من كتّاب العصور القديمة والوسطى ، فاقترحوا لتفسيرها طائفة متنوعة من الأسباب :

١ — كان بهوجا Bhoja ، الـكاتب السنسكريتى القديم ، أول من قال إنه كانت فى البحر صخور من المغناطيس تجذب السفن المثبتة بالحديد إلى حتفها . ولا بد أن هذه الأسطورة كانت شائعة فى العالم القديم ، فإننا نجدها ثانية فى بروكوبيوس . ولـكنه يدحضها مستنداً إلى أساس منطق سليم ، فهو يقول إن السفن اليونانية والرومانية فى البحر الأحمر كانت فيها مسامير وقطع أخرى من الحديد ، ومع هذا لم يكن يصيبها أبداً أى أذى . ولـكن تظهر الأسطورة من جديد فى مصدرين يرجعان إلى القرن الرابع عشر ، أحدهما وصف باللغة العربية لحملة على الإسكندرية*، وثانيهما « الرحلات » Travels الخرافية المنسوبة إلى السير جون ماندفيل Sir John Mandeville . (٩٠)

= السفن المخيطة فى سيلان ، قبل أن تندثر أخيراً ، كانت تفك أجزاؤها كل عام ثم تجمع وتخاط من جديد .

* هذا المصدر العربى هو « كتاب الإلمام بما جرت به الأحكام والأمور المقضية فى وقعة الإسكندرية » لمحمد بن قاسم بن محمد بن الإسكندرى النويرى (٧٧٥ هـ/ ١٣٧٣ م) . (المترجم)

(٩٠) بهوجا ، فى موكرجى ، ص ٢١ ؛ وبروكوبيوس، Persian Wars ، =

٢ — تنسب روايتان لرحلة ماركو بولو خلو سفن هرمز من مسامير الحديد إلى صلابة الخشب الذى بنيت منه ، فقد كان يخشى أن ينشق إذا دقت فيه مسامير الحديد . ولكن هذا التفسير لا يصدق عامة ، حتى إذا صدق على تلك السفن خاصة . فقد رأينا أن خشب الساج على الأقل طيّع إلى حد بالغ ؛ هذا إلى أن استعمال الحديد منذ زمن طويل فى جميع تلك الأرجاء يدحض هذا السبب(٩١) .

٣ — ويورد المسعودى سبباً آخر غير كاف ، محاولا فى قوة الوصول إلى تفسير علمى ، وذلك حيث يقول : « وهذا [استعمال الخيوط بدلا من المسامير فى تثبيت الألواح] لا يكون إلا فى البحر الحبشى ؛ لأن مراكب البحر الرومى والعرب [هناك] كلها ذوات مسامير ، ومراكب الحبشى لا يثبت فيها مسامير الحديد ، لأن ماء البحر يذيب الحديد ، فترقّ المسامير فى البحر فتضعف ؛ فاتخذ أهلها الخياطة بالليف بدلا منها وطليت بالشحم والنُّورة* . وليس فى هذا التدليل قوة ، لأن البحرين

= الكتاب الأول ، الفصل ١٩ ؛ و« كتاب الإلمام » ، نشره ى . جلدعايستر فى Über arabisches Schiffswesen، فى Göttinger Nachrichten (١٨٨٢) ، ص ٤٣٧ ؛ وماندفيل ، ط ج . أشتون J. Ashton (لندن ، ١٨٨٧) ، الفصل ٥٣ ، ص ١٢٥ .

(٩١) ماركو بولو : Latin 2 و Ramusio ، فى الموضع المذكور ؛ وانظر مورلاند ، ص ٦٨ وما بعدها و ١٨٢ وما بعدها .

*فى لسان العرب النُّورَة من الحجر الذى يحرق ويُسوَّى منه الكِلْس . (المترجم)

لا يختلفان فى الملوحة وغيرها من الخصائص الكيماوية إلا إلى حد لا يذكر . وعلى العكس من ذلك ، نجد أن ألواح الساج فى المحيط الهندى لا تتلف الحديد كما تتلفه ألواح البلوط فى البحر المتوسط(٩٢) .

٤ — وللهيا كل المخيطة ميزة لاحظها ابن جبير والإدريسى وابن بطوطة ، وهى أنها مرنة ، فإذا اصطدمت بشعاب المرجان فى البحر الأحمر أو غيره كانت أقل قابلية للكسر من المركب المسمارى . كذلك فى ساحلى مالابار وكورومانديل بالهند كانت السفن المخيطة تستطيع الرسوّ على الشاطىء فوق الزبد الكثيف ، وتحمُّل الصدمة حين تلق بها موجة عاتية على ساحل رملى(٩٣) .

(٥) ولكن لعل السبب الفاصل فى بقاء السفن المخيطة الغلاء النسبي لبناء السفن بالحديد فى المناطق التى نحن بصددها . وليس معنى

(٩٢) المسعودى ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٣٦٥ (المنقول عنها) . وفيجيتيوس Vegetius : Epitome Rei Militaris ، نشره ك. لانج C. Lang (ليبزج، ١٨٨٥) ، الكتاب الرابع ، الفصل ٣٤ . و ج. جونستون J. Johnstone : Introduction to Oceanography (لندن ، ١٩٢٣) ، ص ١٣٧ . ومورلاند ، ص ١٩١ — ١٩٢ .

(٩٣) الإدريسى ، الورقة ٨٤ ب ؛ وابن جبير ، ص ٧٠ — ٧١ ؛ وابن بطوطة ، الجزء الرابع ، ص ١٢١ . و ج . بروس J. Bruce : Travels to Discover the Source of the Nile ، الطبعة الثالثة (إدنبرة ، ١٨١٣) ، الجزء الثانى ، ص ١٠٧ .

هذا أن الحديد لم يكن موجوداً . فقد كان دائماً يستخرج من المناجم ويستعمل فى الصناعة فى مناطق كثيرة بالهند ، وفى إيران ، وفى السودان (ولكن فى الداخل) ؛ كما كان يمكن الحصول عليه فى مصر . ولكن يبدو أن استخراج الخام من المناجم وصهره وصناعة المسامير منه كانت تتطلب نفقات كثيرة ، وكانت صناعة الحديد فى المناطق الأخرى ضيقة النطاق . فلم يكن التثبيت بالمسامير يستطيع أن يجارى الخياطة فى الرخص ، فقد كانت المواد الخام اللازمة للخياطة قريبة المنال لا تحتاج إلى صناعة دقيقة . ومن الغريب أن هذا السبب الاقتصادى لم يذكره أى مصدر ، وإن كان أبسط تفسير وأقواه(٩٤).

٦ — ويصح بعد هذا كله أن نذكر قوة التقاليد . فالناس لا يتبعون العقل فى كل أمورهم ؛ والملاحون محافظون إلى حد بعيد . فتفوق طريقة المسامير إلى حد ضئيل لم يكن يكفى لنبذ الطرق القديمة . ولهذا لم تبدأ السفن المخيطة فى الزوال سريعاً إلا حينما غيّرت التجارة الأوربية الوضع الاقتصادى كله فى المحيط الهندى .*

(٩٤) يدلنا مورلاند ، ص ١٨٨ ، على غلاء الحديد حوالى عام ١٦٠٠ م ، وهو أقدم تاريخ لدينا عنه بيانات . والمشكلة الحقيقية الوحيدة هى مصر : لماذا اختلفت سفن القلزم عن سفن الإسكندرية ؟ لعله يجب تفسير ذلك بالسبب الرابع ، وهو مرونة السفن المخيطة ، على أن ندخل فى اعتبارنا شعاب المرجان فى البحر الأحمر .

* يقال إن الحجاج هو « أول من أجرى فى البحر السفن المقيّرة المسمّرة غير المخرزة » (الحيوان للجاحظ ، القاهرة ١٩٠٧ ، ج ١ ، ص ٤١) . (المترجم)

وكان لا بدّ بعد تركيب الهيكل من حمايته من عوادى البحر . ويذكر ابن جبير وحده الجلفطة بمادة صلبة ، فهو يشير إلى شيء يسمى دُسُراً « من عيدان النخل » ، ويمكننا ترجمة هذه الكلمة (المترجم : إلى الإنجليزية) بـ oakum . وينفى جوفانى دى مونتى كورفينو وجود أية جلفطة فى السفن التى رآها فى البحر العربى . ويقول الكتاب العرب عامة إن الألواح كانت تُسدّ بمزيج من القار أو الراتينَج ودهن الحوت . ويقول الإدريسى وهو يصف الحيتان فى المحيط الهندى : « (وذكروا [الربّانيون] أيضاً) أنهم يتصيدون ما صغر منها ، فيطبخونها فى القدور ، فيذوب جميع لحمها ويعود شحها مذابا ، وهذا الدهن مشهور ببلاد اليمن فى عدن وغيرها من المدن الساحلية وفى بلاد فارس وساحل عمان وبحر الهند والصين ، وهو عمدتهم فى سد خروق المراكب يسدّ خروقها » . وكان الغرض من هذا أيضاً حماية القاع من دودة السفن **shipworm** . وكان الطلاء **coating** عامة بدهن السمك ، ويقول ابن جبير إن دهن القرش لا يفضله فى هذا شيء (٩٥) .

(٩٥) ابن جبير، ص ٧٠ . وانظر عن الدُّسُر : قاموس رايت لابن جبير ، الطبعة الأولى ، ص ٢٢ (المترجم : الطبعة الثانية ، ص ٣٠ — ٣١ تحت مادة خل) ؛ وتعريف الجوهرى لها ؛ وقد ترجمها ك . شياباريّلى Ibn Ǵubayr, Viaggio : C. Schiaparelli (روما ، ١٩٠٦) ، ص ٤٢ ، بـ « filamenti » (المترجم : « ألياف ») . وقارن بذلك القرآن ٥٤ : ١٣ (المترجم : « وحملته على ذات ألواح =

ويكتنف الغموض مسألة ظهر السفينة ومداه . فجوردانوس فى صدر حديثه عن مالابار يقول : « كذلك السفن لاظهور لها ، وإنما هى مفتوحة ، ويتدفق إليها الماء ، فترى رجالها دائماً أو معظم الوقت يقفون فى بركة من الماء يقذفونه إلى البحر » . ويقول ماركو بولو عن سفن هرمز إنه لم يكن لها ظهور ، ولكن كانت شحنات السلع تغطى بالجلود . ويقول دوارتى باربوسا Duarte Barbosa وفارثيما Varthema مثل هذا القول عن سفن مالابار بعد عام ١٥٠٠ بقليل . ولم تعرض لى أية إشارة إلى ظهور للسفن العربية فى المحيط الهندى . ولكن يذكر بزرك البلنجات « حجرات السفينة » ، ومن الصعب أن نعتقد أن السفينة التى تستطيع حمل أربعمائة رجل ، كما يقول ، لم يكن لها ظهر فوق جانب منها[٩٦] .

ـــــــــــــ

= ودسر ») ، حيث يفهم من الدسر معنى « مسامير الخشب » . وانظر جوفانى دى مونتى كورفينو فى كتاب يول : Cathay ، القسم الثالث ، ص ٦٧ . وأبوزيد ، ص ١٤٠ — ١٤١ ؛ والمسعودى ، مروج الذهب ، الجزء الثانى ، ص ٣٦٥ ؛ والإدريسى ، الأوراق ٢٤ ب (المنقول عنها [المترجم = ص ٦٤ من الجزء الأول من مخطوطة كوبريلى ، وفى دار الكتب المصرية نسخة مصورة منها]) و ٣٤ ب و ٨٤ ب ؛ وماركو بولو ، فى ترجمة يول ، الجزء الأول ، ص ١١١ . ويقول بروكوبيوس : Persian Wars ، الكتاب الأول ، ص ١٩ : « لأنها ليست محافظة بالقار أو أية مادة أخرى » ، ولكننى أرى خطأ الشخص الذى استق منه هذا القول العام المطلق .

(٩٦) جوردانوس ، ص ٥٣ (المنقول عنها) ؛ وماركو بولو ، فى ترجمة يول ، الجزء الأول ، ص ١١١ . ودوارتى باربوسا ، فى Hakluyt Society ، السلسلة =

وكانت الدفة الجانبية هي النوع الوحيد من الدفات الذى عرفه العالم القديم والعالم الوسيط ، وكانت دفة كبيرة بين مؤخرة السفينة وجانبها . وكان لابدللسفن التي تمخر البحار من دفة على كل جانب ، لأنه إذا مالت الريح بأحد الجانبين فقد ترتفع دفة هذا الجانب عن سطح الماء أو يقل عمقها فيه إلى حد لا يكون لها معه أثر . وقد تـكون صيغة التثنية فى الـكلمة العربية « سُكان » دليلا على هذه الدفة المزدوجة * . ولـكن فى القرن الثالث عشر كان العرب يعرفون دفة المؤخرة . فجوفانى دى مونتى كورفينو يقول : «ولهم دفة ضعيفة واهية ، كسطح المائدة ، عرضها ذراع ، فى وسط المؤخرة » . وهذا هو تماماً ما تطالعنا عليه الصورة الملحقة بمقامات الحريرى ، التى ترجع إلى عام ١٢٣٧ (اللوحة السابعة) . ويرجع أقدم مثال ثابت لدفة المؤخرة إلى عام ١٢٤٢ ، ويرى على خاتم seal مدينة إلبنج **Elbing** بألمانيا . ولـكننى لم أستطع الوصول إلى تفسير

=الثانية ، المجلد ٣٩ ، ص ٧٦ ؛ وفارثيما ، فى Hakluyt Society ، السلسلة الأولى ، المجلد ٣٢ ، ص ١٥٢ . وبزرك ، ص ٣٣ و ٩٤ و ١٤١ (البلنجات) ؛ و ١٦٥ (سفينة تقل أربعمائة رجل [المترجم : فى النص ثلاث سفن فيها ألف ومائتا رجل]) ؛ كذلك ٥٣ (مائتا عبد) . ولا تزال السفن الصغيرة خالية من الظهور : انظر وصف فليرز لزاروق فى البحر الأحمر ، ص ٥ — ٧ .

* لم يقل أحد إن الألف والنون فى سكان للتثنية ، فليس هناك مفرد سُكّ . وسكان كلمة غامضة ، قد تـكون منقولة عن السريانية ؛ انظر فرنكل ، المرجع المذكور فى هامش ٤٤ ، ص ٢٢٢ — ٢٢٣ . (المترجم)

لظهور دفة المؤخرة فى وقت واحد فى هاتين المنطقتين الشديدتى التباعد[٩٧] .

وكان الأنجر أو المرساة غليظا لا دقة فيه . وقد رآه جيملى كريرى Gemelli Carreri فى الخليج الفارسى فى القرن السابع عشر مصنوعا من الحجر ، وفى وسطه ثقب للحبال . ووجده فارثيما من الرخام فى كالكتا . ولكن ربما عرفت المراسى المعدنية أيضاً ، كما عرفت فى البحر المتوسط قبل ذلك بزمن طويل . ويبدو أن لسفينة الحريرى مرساة معدنية على شكل الخُطّاف ، كحال السفن الشراعية عامة فى تلك الأرجاء حتى اليوم . وكان فى السفن عابرة المحيط فى القرن العاشر مراس عدة قد تبلغ ستة[٩٨] .

(٩٧) جوفانى دى مونتى كورفينو ، فى يول : Cathay ، القسم الثالث ، ص ٦٧ (المنقول عنها) . وصورة الحريرى (اللوحة السابعة) . و ج . س . ل . كلاوز : G. S. L. Clowes Sailing Ships (لندن ، ١٩٣٠) ، القسم الأول ، ص ٤٨ .

(٩٨) الأنجر فى العربية من لَنْگَرْ فى الفارسية (وقد أصبحت هذه اللام جزءاً من أداة التعريف فى العربية) ؟ ولكن ألا يمكن أن تكون من angkura فى اليونانية (المترجم : كما يقول فرنكل ، المرجع المذكور فى هامش ٤٤ ، ص ٢٢٩) ؟ وانظر كريرى ، كما نقل عنه ا . و . ستف فى Geog. Journ. ، المجلد ١٢ ، ص ٢٩٤ . وفارثيما ، ص ١٥٢ . وبزرك ، ص ٨٧ . (المترجم : نلفت النظر بهذه المناسبة إلى وجوب تصحيح « أنجور » فى الترجمة العربية لكتاب متز (المذكور فى هامش ٦٧ ، جـ ٢ ، ص ٣١٦ ، س ٦) وكتابتها «أنجر» .)

وكانت السفينة تحمل فوق ظهرها مراكب صغيرة ، ويبدو من بزرك أن هذه كانت على نوعين : القارب والدونيج . وكان القارب هو الأكبر فيهما ، ففى مرة حمل خمسة عشر رجلا مقابل أربعة فى الدونيج ؛ وكان يمكن أن يقل ثلاثة وثلاثين رجلا . وكان يستعمل للنجاة . ويروى أنه استعمل مرة لجر سفينة من دفتها، بعد أن قذف رجالها بصاريها إلى الماء ليخف حملها ، وعدموا كل وسيلة أخرى لدفعها . وكان الدونيج يستعمل للملاحة على الشاطىء أو النجاة ، وكان يمكن عند الضرورة تزويده بصار وشراع . كذلك كان العرب يحملون معهم دائماً مراكب صغيرة للبيع ، وكان نجار السفينة يصنعها فوق ظهرها ، أو كانت تصنع على الشاطىء كالمدرعات « السفن المخيطة المحلية » التى كانت عمان تصدرها إلى اليمن فى زمن كتاب بريبلوس(٩٩) .

الصوارى والشُرُع

كان الصارى فى هذه المياه يسمى عادة الدِّقْل أو الدَّقَل* ، ومعنى

---

(٩٩) بزرك ، ص ٤٤ (المترجم : الصواب ٤٥) و ٦١ و ٦٩ و ٨٦ و ٨٨ و ١٦٧ و ١٩١ . وبريبلوس ، الفصل ٣٦ . وفليرز ، ص ٢٨ — ٢٩ .

* كان الدِّقل أو الدَّقَل فى المحيط الهندى هو الصارى فى البحر المتوسط والدُّولى فى بحر الصين . وفى هذا يقول المسعودى فى مروج الذهب (ج ١ ، ص ٢٤٤) : « ... الدقل ، ويسميه أرباب المراكب فى بحر الصين وغيره من بحر=

هذا الاسم فى الأصل « جذع النخلة » . وهذا دليل على المادة الأصلية للصوارى حول سواحل الجزيرة العربية ؛ ولكنها كانت تصنع فى القرون الوسطى من شجر جوز الهند ، ويحتمل أنها كانت تصنع أيضاً من خشب الساج . ويمكن القول إن القَرِّية* كانت تصنع من الخشب نفسه . وكان للسفن التى رآها ماركو بولو وجوفانى دى مونتى كورفينو صارٍ واحد ، ويتحدث الكتاب العرب عادة عن الصارى فى حالة الإفراد . ولكن نجد أحيانا عبارة مثل الدقل الأكبر ، وهى تدلّ ضمنا على وجود أكثر من صار . ولا بد أن الصارى كان شديد الطول بالنسبة إلى طول السفينة ، كما هى الحال فى المراكب العربية الحديثة ؛ ويذكر بزرك صارياً طوله خمسون ذراعاً ، أى ست وسبعون قدَماً (١٠٠) .

= الحبشى الدولى ، ويسميه رجال البحر الرومى الصارى ... » . وكان المسعودى ، كما يقول فى ج ١ ، ص ٣٣٢ و ٣٤٣ — ٣٤٤ ، حريصاً على أن يعبر « بلغة أهل كل بحر وما يستعملونه فى خطابهم فيما يتعارفونه بينهم » ، وأن يخبر « عن عبارة كل بحر وما يستعملونه فى خطابهم » . وستأتى ملاحظة للمؤلف (ملحق الفصل الثالث ، بصدد القصة المنقولة عن ابن جبير) يقول فيها إن ابن جبير ، وهو من البحر المتوسط ، كان حريصاً على شرح الاصطلاحات الشائعة فى المحيط الهندى . هذا ويرجع فرنكل (المرجع المذكور فى هامش ٤٤ ، ص ٢٢٣) لفظى الدقل والصارى (أو الصارية) إلى أصل أرامى . (المترجم)

* فى القاموس المحيط القرية عود الشراع الذى فى عرضه من أعلاه . وهى مأخوذة من keraia فى اليونانية (انظر قاموس ابن جبير ، ص ٤٤) . (المترجم)

(١٠٠) أبو زيد ، ص ١٣٠ — ١٣١ ؛ والمسعودى ، مروج الذهب ، =

وكانت الشرع (جمع شراع = قلاع) تنسج من أوراق جوز الهند أو سعف النخل ، أو تصنع من نسيج الأشرعة القطنى . ولم ير ماركو بولو وجوفانى دى مونتى كورفينو سوى شراع واحد . ويتحدث بزرك أحياناً عن الشرع فى حالة الجمع ، كما يتحدث المسعودى عن « القلاع العظيم وهو الشراع » . ولـكن يحتمل أن هذه العبارات لا تزيد عن أنها تعنى ضمنا وجود شراع زائد أصغر . وفى القرن التاسع عشر لاحظ الربان كولومب Colomb أن سفن الرقيق العربية « ليس فيها وسيلة لطىّ الشراع عند ما يكفهرّ الجو ، ولـكن كان كل ذوّ مُعَدّ لركوب متن البحر يحمل قريتّين وشراعين ، قريةّ صغيرة وشراعا صغيراً ، كما وصفنا ، للنهـار والجو المعتدل ، وآخرين صغيرين لليل والجـو العاصف » . (١٠١)

= الجزء الأول ، ص ٣٤٤ ، والجزء الرابع ، ص ٢٧ ؛ وبزرك ، ص ٨٧ : الدَّقَل الأكبر . وماركوبولو وجوفانى دى مونتى كورفينو ، الموضعان المذكوران . وبزرك ، ص ٤٣ — ٤٤ . ويذكر ا . كوستر A. Köster : Das antike Seewesen (برلين ، ١٩٢٣) ، ص ٤٢ — ٤٤ ، طريقة خاصة لربط الصارى إلى نُصُب مثبت فى قاع السفينة ، وهو ما لا نجده إلا لدى المصريين القدامى ، والعرب المحدثين فى البحر الأحمر ، وأهل الملايو الذين يسكنون ساحل مالابار . وهذا دليل على تأثير مصر فى صناعة السفن عند العرب .

(١٠١) أبوزيد ، ص ١٣٠ — ١٣١ ؛ وابن جبير ، ص ٦٨ (المترجم : صحته ٧١) . وماركوبولو وجوفانى دى مونتى كورفينو ، الموضعان المذكوران . =

وقد اختصت السفن العربية بالشراع المثلث الشكل ، والواقع أنه النوع الوحيد الذى تستعمله الآن أو استعملته فى أى عصر ماض جاءتنا أخباره ، من مراكش إلى الهند ، ومن الخليج الفارسى إلى موزمبيق . وهو شراع مثلث ممدود عبر السفين طولا ، بالغ الطول ، عالى القمة . وفى المحيط الهندى تقتطع زاوية مقدّم الشراع . ويظهر أن الشكل الناشىء عن ذلك هو ثالث مراحل أربع فى تطور الشراع الممدود عبر السفين طولا من الشراع المربع . ويجمل بنا هنا أن نتتبّع هذا التطور كله ، ونبين الدور الذى لعبه العرب فيه . وهنا لا نستطيع استعمال مناهج تاريخية دقيقة لقلة ما لدينا من معلومات ؛ فيجب أن نجعل أساس بحثنا قطعة عريضة من الخيش ، ونتذرَّع بالخيال التاريخى لرسم أرجح طريق سار فيه التطور .

(١) فى العالم القديم كان الشراع المربع يرى فى جميع أرجاء البحر المتوسط فى سفن المصريين والفينيقيين واليونان والرومان . وفى العصرين الهلينستى والرومانى كان يشد أحيانا شراع إلى صار صغير مائل فى مقدم السفينة ، يسمى الأردمون * ، للانتفاع بالرياح المواتية . وكان هذا حيلة

= وفارثيا ، ص ١٥٣ . وبزرك . ص ٢٣ ، الخ ؛ والمسعودى ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٢٣٤ . و ب . هـ . كولومب P. H. Colomb : Slave-catching in the Indian Ocean (لندن ، ١٨٧٣) ، ص ٣٨ (المنقول عنها) ؛ وقارن بذلك هورنل : « Arab seacraft » ، ص ١١ ، حيث يقول إن السفن العربية كانت تحمل ثلاثة شرع فى كثير من الأحيان .

* انظر فى الأردمون ابن جبير (ط دى جويه ، القاموس Glossary ، ص =

بارعة ، ولـكن كان الشراع مربعاً أيضاً . وفى الهند ترى الشرع المربعة على نقود دولة بلافا Pallava (وكانت معاصرة للساسانيين) ، وفى سفينة أجنتا التى ترجع إلى القرن السابع الميلادى (اللوحة الرابعة) . ومما يدل على أن الشرع المثلثة ليست وليدة الهند أننا لا نراها اليوم فى مياهها الداخلية ، أى فى الأقاليم البعيدة عن التأثيرات الأجنبية. كذلك لم يعرف شمال أوربا إلا الشرع المربعة حتى أواخر القرون الوسطى .

وتمتـاز الشرع المربعه بالرسوخ والثبات على السفن الـكبيرة وفى الأنواء ، وقد ظلت النمط الأساسى للشرع فى السفن الأوربية حتى آخر أيام السفن الشراعية . ولـكن للشرع الممدودة عبر السفين طولا ميزتها عند المناورة وتحويل مجرى السفين فى الأنهار ومجارى الماء الضيقة ، فهى أقدر كثيراً على الاقتراب من الريح . ولهذا وجدنا منذ عصر متقدم محاولات لتحوير الشراع المربع على نحو يحقق هذا الغرض .(١٠٢)

═ ٢٥) وفرنكل (المرجع المذكور فى هامش ٤٤، ص ٢٢٥) . ويشير فرنكل إلى الأصل اليونانى artemôn ، الذى ترجع إليه أيضاً 'artᵉmônâ فى السريانية . (المترجم)

(١٠٢) انظر عن التاريخ العام للسفن الشراعية : ر : أندرسون و ر . تشارلز أندرسون The Sailing Ships : R. C. Anderson (لندن ، ١٩٢٦) ؛ و ج . س . ل . كلاوز : Sailing Ships (لندن ، ١٩٣٢) و The Story of Sail (لندن ، ١٩٣٦) ؛ و هـ . و . سميث Mast and Sail in Europe and Asia : H. W. Smyth (لندن ، ═

(٢) وكانت أبسط خطوة بعد ذلك وضع شراع مربع عبر السفين طولا ، مع إمالة طرف مقدمته إلى أسفل . فهذا هو الشراع المربع المائل balance-lug . ويظهر أنه كان مستعملا على النيل قبل ميلاد المسيح ببضعة قرون على الأقل ؛ وكان نافعاً خاصة للسفن المتجهة مع تياره ضد الرياح الشمالية السائدة . وفى السودان الآن أثر منه فى المركب المسمى نُجَر* . ونجد الشراع المربع المائل فى إندونيسيا أيضاً ، وقد ظهر أولا

= ١٩٠٦)؛ و ا.ك. تشاترتون E. K. Chatterton : Fore and Aft Craft and their Story (لندن ، ١٩٢٧) ؛ و ا . كوستر : Das antike Seewesen (برلين، ١٩٢٣) و Studien zur Geschichte des antiken Seewesens (ليبزج ، ١٩٣٤) . وانظر عن نقود دولة بلافا : و . إليوت W. Elliot : Coins of Southern India (لندن ، ١٨٨٥) ، اللوحة الأولى ، الشكل ٣٨ . وانظر عن سفينة أجنتا اللوحة الرابعة وما قلناه تحتها . ولم أتناول شرع الحصير فى الينكات الصينية ، فهى نمط راق ولكن لها تاريخها المتميز الخاص ، الذى لم يتأثر بسائر الأنماط أو يؤثر فيها إلى حد يذكر .

* هكذا سمعتها فى السودان ، بضم النون ، ولكن يكتبها المؤلف naggar ، بفتح النون ؛ ومن الجلى أن هذا الاسم مشتق من النجارة . على أن شراع هذا المركب تام التثليث . انظر مقال هورنل : The frameless boats of the Middle Nile ، بمجلة Mariner's Mirror ، المجلد ٢٥ ، العدد الرابع ، أكتوبر ١٩٣٩ ، ص ٤٢٩ . وانظر فى هذا النوع من المراكب أيضاً مقاله : The outrigger-nuggar of the Blue Nile ، بمجلة Antiquity (١٩٣٨) ، ص ٣٥٤ — ٣٥٩ . (المترجم)

فى النقوش البارزة فى بورو — بودور Boro-Budur بجاوة ، وربما كانت ترجع إلى القرن العاشر . ونجد النمط نفسه فى شرع جاوة التى تسمى بروا proa ، والتى لم تندثر إلا منذ عهد قريب ؛ وكان عرض الشراع منها يزيد كثيراً عن ارتفاعه . ولما كانت أشكال الهيا كل التقليدية لسفن جاوة تنم عن تأثيرات مصرية قديمة ، فإن هذا يغرينا بأن نستنتج أن الشراع أيضاً جاء من مصر . ولكن لا يمكن أن نأخذ هذا حقيقة ثابتة . فثمة شقة بعيدة بين المنطقتين لا نجد فيها فى أى عصر من العصور أثراً للشراع المربع المائل . وقد بقى هذا الشراع فى الهند الصينية أيضاً فى صور مختلفة محصورة بين أنماط الينكات الصينية شمالا وغربا .

(٣) وكان من الطبيعى بعد ذلك أن يُقَصّر الجزء الأمامى من الشراع ويُعَلّى نحو مؤخر السفينة ليأخذ حظاً أكبر من الريح . فنشأ عن هذا ذلك النمط من الشراع المثلث الذى نجده كما قلنا فى النصف الغربى من المحيط الهندى . فهل ثمة ما ينبئ عن المنطقة التى اتخذت فيها أولا هذه الخطوة ؟ لعلنا نستطيع استبعاد مصر والهند ، فقد رأينا فيهما أن الأنماط القديمة لا تزال قائمة فى مياههما القصية ؛ فلا بد أن الشراع المثلث جاءها من الخارج . هذا إلى أن الشراع المثلث على النيل كان يرتبط بمظاهر عربية فى بناء السفين ، هى الِهراب وارتفاع رأس السفينة وقصر عمود مؤخرها stern - post ، بينما لا نجد هذه المظاهر فى السفن المصرية

القديمة التى كانت هيا كلها على شكل الملعقة [١٠٣] .

فتتبقى لنا ثلاث مناطق يمكن أن تكون أصلا للشراع المثلث ، هى البحر المتوسط ، والنصف الغربى من المحيط الهندى ، والمحيط الهادى . فلنترك المحيط الهادى لحظة ، وننظر فيما إذا كان انتشار هذا النمط من الشراع المثلث من البحر المتوسط إلى المحيط الهندى أرجح من انتشاره من المحيط الهندى إلى البحر المتوسط . ولا يثبت شيئاً أن هذا النمط من الشراع المثلث لم يعُدْ معروفاً فى البحر المتوسط ؛ فمن الممكن دائماً أنه نشأ فيها أصلا ، ثم أخلى مكانه فيها للشراع التام التثليث triangular وهو أرقى منه . ولكن ثمة أسباباً أقوى تدعو إلى الاعتقاد أن الشراع المثلث lateen جاء إلى البحر المتوسط من المحيط الهندى . وأقدم دليل على وجود الشرع المثلثة فى البحر المتوسط نجده فى المخطوطات البيزنطيه اليونانية التى ترجع إلى أواخر القرن التاسع ، وتشتمل على صور للشرع المثلثة (انظر اللوحتين الخامسة والسادسة) . وكان هذا البحر ،

(١٠٣) كلاوز : Story of Sail ، ص ٨٧ . و ج . بوجاد J. Poujade : La route des Indes et ses navires (باريس ، ١٩٤٦) ، الفصل الخامس ، حيث يورد المؤلف أدلة قوية على أن الشراع المربع المائل انتشر إلى الشرق من الهند ، ولكن لا يأتى بدليل قاطع على أن الهند وطنه الأصلى . ويرى ر . ل . بوين : Arab Dhows of Eastern Arabia ، ص ١ — ١٠ ، أن الخليج الفارسى هو الوطن الأصلى للشرع الممدودة عبر السفين طولا ، ولكن لا يأتى هو أيضاً بدليل قاطع على ذلك .

كما رأينا ، لا يعرف قديماً إلا الشراع المربع . فهذا يحدونا إلى الظن أن الشراع المثلث جاء إلى البحر المتوسط فى أعقاب الفتوحات العربية . وفى المحيط الهندى ، نجد المراجع العربية فى القرنين التاسع والعاشر تشبّه أحياناً شراع السفينة حين يرى من بعيد بزعنفة الحوت أو ما ينفخه من ماء* . وهاتان الصورتان توحيان فى قوة بالشراع المثلث الطويل ، لا بأى نمط من أنماط الشراع المربع . ولا أدلة لدينا إطلاقاً قبل هذا التاريخ ، ولكن يمكن أن يقال على الأقل إنه ليس بين العرب فى أى مكان أثر للشراع المربع . وثمة شيء آخر يمكن أن يدل على أن العرب جاءوا بالشراع المثلث إلى البحر المتوسط هو الاسم الإيطالى mezzana ، وهو أصل misaine فى الفرنسية و mizzen فى الإنجليزية الخ** . وقد قيل إن الـ mezzana من كلمة « ميزان » العربية ؛ وإن صارى المظّين (مع الشراع المثلث) الذى نجده فى السفن الإيطالية التى ترجع إلى أواخر

---

* يقول بزرك (ص ١٤ — ١٥) : وأنه ربما نفخ الماء فيرتفع مثل المنار ويبين من بعد مثل شرع المراكب ، وأنه ربما لعب بذنبه وأجنحته فيرى من بعد أيضاً مثل شرع القوارب » . ويقول المسعودى فى مروج الذهب (ج ١ ، ص ٢٣٤) : فيظهر طرفا من جناحيه فيكون كالقلاع العظيم وهو الشراع ، وربما يظهر رأسه وينفخ الصعداء فى الماء فيذهب فى الجو أكثر من ممر السهم » . وسيشير المؤلف إلى هذين الموضعين فى هامش ١٠٤ . (المترجم)

** عُرِّب إلى مظِّين (قاموس النهضة لإسماعيل مظهر) . (المترجم)

القرون الوسطى أخذ عن أصل عربى سمى ميزاناً لأنه صار إضافى يوازن الصارى الأساسى . ولا اعتراض من الناحية اللغوية على اشتقاق mezzana من ميزان . ولكن لا اعتراض أيضاً على اشتقاق mezzana الإيطالية من mediana فى اللاتينية ومعناها « الأوسط » .

فمن المحتمل إذن أن العرب جاءوا بالشراع المثلث إلى البحر المتوسط . وإذا صح هذا عُدّ من أياديهم الجليلة على الحضارة المادية . فلولا الشراع المثلث لما كان المظّين الأوربى فى السفن التى تشتمل على ثلاثة صوار ، ولما تمت رحلات المحيط التى قام بها المكتشفون العظام . يقول كلاوز :

« ... فى الشمال اكتمل تماماً فى فترة قصيرة هى القرن الخامس عشر التحول الهام من الشراع المربع الواحد إلى السفينة التى تشتمل على ثلاثة صوار ، والتى كانت شُرُعها جميعاً مربعة عدا المظين المثلث .

« وفى عام ١٤٠٠ كانت السفن فى الشمال تعتمد اعتماداً تاماً على الريح المواتية ، وكانت عاجزة كل العجز عن أن تمضى قدماً فى وجه الريح المضادة ، بل إنها لم تحاول ذلك أبداً . ولكنها استطاعت قبل عام ١٥٠٠ أن تقطع رحلات المحيط الطويلة التى أسفرت عن اكتشاف كولمبوس لأمريكا ، ومرور دياز Diaz حول رأس الرجاء الصالح ، وفتح فاسكو دا جاما أبواب التجارة مع الهند .

« وقد كان لغير ذلك من وجوه التقدم العلمى ، كأخذ بوصلة الملاح عن الصين ، نصيب فى جعل مثل هذه الرحلات ممكنة ، ولكن لولا التحسينات البعيدة الأثر فى الصوارى والشرع لما استطاع أبداً المكتشفون الكبار تحقيق ما حققوه »[١٠٤] .

---

(١٠٤) الصورتان البيزنطيتان : المكتبة الوطنية بباريس Bibliothèque Nationale ، مخطوط يونانى ، رقم ٥١٠ ، الورقتان ٣ و٣٦٧ ب ؛ و هـ . هـ . برندلى H. H. Brindley فى بحثه : Early pictures of lateen sails ، مجلة Mariner's Mirror ، المجلد ١٢ (١٩٢٦) ، ص ٩ — ٢٢ ؛ وانظر أيضاً ا . جال A. Jal : Glossaire des termes nautiques (باريس ، ١٨٤٨) ، ص ٢٥٧ و٩١٥ ؛ وأندرسون ، ص ١٠٢ — ١٠٣ ؛ ويحاول ج . سوتاس J. Sottas فى بحثه : An early lateen sail in the Mediterranean ، مجلة Mariner's Mirror (١٩٣٩) ، أن يثبت وجود شرع مثلثة بيزنطية عام ٥٣٣ م ؛ ولكن يرى بوين ، ص ٧ ، هامش ٩ ، أنها ربما كانت شرعاً علوية مثلثة topsails triangular . وقد رسم ر . هـ . دولى فى بحثه : The warships of the later Roman Empire ، مجلة Journal of Roman Studies ، المجلد ٣٨ (١٩٤٨) ، اللوحة الخامسة ، نموذجا لدُرْمُونة dromôn بمجاديف ترجع إلى القرن العاشر ، ولها ثلاثة صوار وشرع مثلثة . وانظر عن الشرع والحيتان : أخبار الصين والهند ، الفقرة الثالثة ؛ والمسعودى ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٢٣٤ ؛ وبزرك ، ص ١٤ — ١٥ و ١٠١ . وانظر عن الـ mezzana كلاوز : Sailing Ships ، ص ٥٣ ؛ و ك . لوكوتش K. Lokotsch : Etymologisches Wörterbuch der europäischen orientalischen Ursprungs Wörter (هيدلبرج ، ١٩٢٧) ؛ كذلك و . ماير_ لبكه Meyer-Lubke : Romanisches etymologisches Wörterbuch (هيدلبرج ، ١٩١١) . وانظر كلاوز : Sailings Ships ، ص ٥٤ (المنقول =

ويبقى أن نبحث فيما إذا كان العرب فى الجزء الغربى من المحيط الهندى أخذوا الشراع المثلث عن المحيط الهادى ، أو أخذه ذلك المحيط عنهم ، أو نشأ فى كل منهما على حدة . ففى المحيط الهادى أشكال عدة لشراع مثلث صالح ، كانت مستعملة عند ما جاء ماجلان Magellan إلى جزر لادرون Ladrone عام ١٥٢١ . وقد قيل إنها نبتت هناك وانتشرت غرباً إلى العرب وسائر الشعوب . ولكن يصعب سدّ فجوة فسيحة هى جزر الهند الشرقية ، حيث لا نجد أثراً للشراع المثلث . والواقع أنه ليست لدينا معلومات كافية تساعدنا على أن نصدر حكماً سليماً على العلاقة بين هاتين المنطقتين اللتين عرفتا الشرع المثلثة .(١٠٥)

(٤) وكانت المرحلة الأخيرة فى تطور الشراع المثلث أن ينتهى مقدمه برأس فى أدناه ، فينشأ شراع تام التثليث . وقد حدث هذا التطور أولا فى البحر المتوسط . ونجده فى أقدم الصور البيزنطية للشرع

= عنها) . وترد الكلمات peri to meson tou katartiou فى كتاب ليو السادس : Naumachica ، الفصل السابع ، ط ١ . دان A. Dain : Naumachica (باريس ، ١٩٤٣) . ويقترح دونلى ، المرجع المذكور ، ص ٥١ ، تصحيح هذه الكلمات إلى peri to meson katartion ، ويرى أن هذه الـ meson قد تكون مشتقة من ميزان العربية . وكان ليو السادس إمبراطورا من ٨٨٦ إلى ٩١٢ م .

(١٠٥) هـ . هـ . برندلى فى بحثه : Primitive craft-evolution or diffusion ، مجلة Mariner's Mirror (يولية ١٩٣٢) .

المثلثة (انظر اللوحتين الخامسة والسادسة) ، ولهذا لا نستطيع أن نعرف أ كان العرب أم اليونان فى البحر المتوسط هم الذين اتخذوا هذه الخطوة . ولـكن لما كان العرب قد ظلوا على شراعهم القديم فى المحيط الهندى ، فإنه يجدر فيما يحتمل أن ننسب التطور الجديد إلى شعب آخر ، هو اليونان .

وقد وصل الشراع المثلث إلى مياه شمال أوربا فى نهاية القرون الوسطى ، وتطور هناك إلى أنواع شتى من الشرع الممدودة عبر السفين طولاً .

* * *

الملاحة والحياة فى البحر

موضوع الملاحة فنى إلى حد بالغ ، ويكفى أن ندرسه أعم دراسة . فالملاحون الأوائل لم يكونوا فى رحلاتهم يبتعدون أبداً عن الشاطىء بحيث لا يرونه . وربما بدأوا رسم طرقهم على هدى نجوم معينة معروفة . ولـكن كان لابد لقطع المحيط من معرفة عظيمة بالفلك . وكان الفينيقيون على صلة بعلم الفلك عند البابليين . وارتفع به اليونان إلى مستوى جديد فى الإسكندرية . أما العرب القدامى فلا نعرف عنهم سوى أنهم كانوا فى عصر الرسول الـكريم يهتدون بالنجوم ، فالله تعالى يقول:

« وهو الذى جعل لـكم النجوم لتهتدوا بها فى ظلمات البر والبحر قد فصلنا الآيات لقوم يعلمون » .

وهذا يذكرنا بأن الصحراء كالبحر ليست فيها مسالك مألوفة ؛ ومن المحتمل أن العرب تعلموا أولا فوق ظهور الإبل الاهتداء بعلامات السماء إذ عدموا علامات الطريق . فليس من الغريب أن كان العرب الوثنيون من عبدة النجوم . ويدل القرآن أيضا دلالة صريحة على أن قراءة السماء كقراءة الـكتاب لم تـكن ممكنة لـكل إنسان ؛ فـكان لابد من العلم* . ولـكننا لا نعرف المدى الذى بلغه هذا العلم.(١٠٦)

وفى عهد الخلفاء العباسيين ، ولاسيما المأمون ، تطور علم الفلك تطوراً سريعاً . وفى القرن الثامن ترجمت كتب فارسية وهندية إلى العربية ، كما ترجم فى القرن التاسع كتاب المِجِسْطِى **Almagest** لبطليموس كلاوديوس **Ptolemy Claudius** وكتب يونانية أخرى . وقامت مراصد فى جُنْدَيْسابور وبغداد ودمشق وغيرها ؛ وصُنعت الأَسْطُرْلابات **astrolabes** وفق النمط اليونانى منذ أقدم أيام العباسيين ؛ وكتب على بن عيسى رسالة

---

* إشارة إلى قوله تعالى فى الآية المذكورة : « ... قد فصلنا الآيات لقوم يعلمون » . (المترجم)

(١٠٦) كوستر : Das antike Seewesen ، ص ٥١ و ١٩٠ — ١٩٣ . والقرآن ٦ : ٩٧ ، ترجمة ر . بل R. Bell الإنجليزية (المنقول عنها) ؛ وانظر الآيتين ١٦ : ١٢ و ١٦ .

فى الفلك قبل عام ٨٣٠* ثم ظهر خلال القرون المتعاقبة كبار الفلكيين المسلمين ، كالخوارزمى** والبتّانى والبيرونى والخيّام ، ففاقوا اليونان القدماء .

وكانت البوصلة windrose عند العرب ، كغيرهم من الشعوب عدا الصينيين ، تشتمل على ٣٢ خنّا rhumb *** سميت باسم مطلع ١٥ نجما ثابتا ومغيبها ، مع إضافة الشمال والجنوب**** . وقد أُخذت أسماء كثيرة عن الفارسية ، كقطب الجاه ، ومطلع السِّلْبار*****والخن ، ولا بد أن العرب استقوها من بوصلة فارسية . ولكن ثمة أسماء كثيرة أخرى

* هو على بن عيسى الأَسْطُرْلابىّ الحرانى (بروكلمان : Geschichte der arab. Litt. ، جـ ١ ، ص ٢٢١ ، الطبعة الأولى ؛ ص ٢٥٠ ، الطبعة الثانية ؛ والملحق الأول ، ص ٣٩٤) ، صاحب كتاب العمل بالأصطرلاب الذى نشره الأب لويس شيخو فى مجلة المشرق (١٩١٣ ، ص ٢٩ — ٤٦) . وقد أشار إليه ابن النديم إشارة عابرة فى الفهرست (ط فلوجل ، ص ٢٨٤ ، س ٢٥) . ولست أدرى لم اختصه المؤلف بالذكر . (المترجم)

** محمد بن موسى . (المترجم)

*** انظر فى الأَخْنان فران (.L'élément persan etc) ، ص ٢١٦ — ٢١٧ و ٢٢١ــ٢٢٢) ، وهو يقول إن خن معرّب خانه «منزل» فى الفارسية . (المترجم)

**** أى قطب الجاه (الشمال) وقطب السهيل (الجنوب) . (المترجم)

***** انظر فى الجاه والسلبار فران (نفس المرجع، ص ٢١٨ و ٢١٩ و ٢١٩ — ٢٢٠) ، وهو يقول إن الجاه معرّب گاه « موضع » فى الفارسية والسلبار معرّب سربار «حِمْل» فى الفارسية أيضاً . (المترجم)

عربية ، وفى بعض الأحيان كان الاسم الفارسى يحل محل الاسم العربى القديم : فالقطب كان يسمى بنات نَعْش قبل أن يسمى قطب الجاه . وكانت خطوط العرض تُحَدَّد بارتفاع الشمس أو النجم القطبى ، وكان هذا الارتفاع يقاس بنظام بدائى قوامه الأصابع . وربما كان من الصعب استعمال الأسطرلابات فى البحر ، فإن اهتزاز السفينة كان يجعل من العسير تحديد الخط العمودى تحديدا صحيحا . ولكن كان يمكن استعمالها ولا ريب على البر ، ولابد أن خطوط عرض كل ميناء ورأس كانت تسجَّل فى دفاتر الإرشادات البحرية التى كان يطلق عليها اسم رهانى .[107]

---

(١٠٧) ج . فران : Introduction à l'astronomie nautique arabe (باريس ، ١٩٢٨) . ويضم هذا الكتاب فصولا كتبها فران و ل . دى سوسور L. de Saussure ، كما أعيد فيه طبع بحثين هامين هما : ج برنسب J. Prinsep : Note on the nautical instruments of the Arabs ، من مجلة Journal of the Asiatic Society of Bengal (ديسمبر ١٨٣٦) ، ص ٧٨٤ ومابعدها ، ول. دى سوسور : L'origine de la rose des vents et l'invention de la boussole ، من مجلة Archives des sciences physiques et naturelles ، المجلد الخامس (جنيف ، ١٩٢٣) .

وانظر ك . ا . نلينو C. A. Nallino ، مادة « Astronomy » فى دائرة المعارف الإسلامية ؛ وحتى : History of the Arabs ، ص ٣٧٥ ؛ و ن . أحمد فى بحثه Muslim contributions to astronomical and mathematical geography ، بمجلة Islamic Culture ، المجلد ١٨ (يولية ١٩٤٤) ؛ و ر . ت . جنثر R. T. Gunther : The Astrolabes of the World ، جزءان (أكسفورد ، ١٩٣٢) ، ص ٥٢٤ — ٥٢٥ .

وكان الرهمانى ، عدا الجداول الفلكية وخطوط العرض ، يضم معلومات عن الرياح والسواحل والشعاب ، بل فى الواقع عن كل شىء يحتاج الربان إلى معرفته . وكان المقدسى فى آخر القرن العاشر أول من أشار إلى الرهمانى ، وذلك حيث يقول : « وصاحبت مشايخ فيه (المترجم : فى المحيط الهندى) ولدوا ونشأوا من ربانيين وأشاتمة * . . . ووكلاء

---

* يترجم المؤلف هذه الكلمة بـ pilots « أدلاء » ، وهى ترجمة أوردها من قبل ج . س . ا . رانكنج G. S. A. Ranking و ر . ف . أزو (فى Bibliotheca Indica ، السلسلة الجديدة ، رقم ٨٩٩ ، سنة ١٨٩٧ ، ص ١٤) . (نقلنا هذا المرجع عن فران : Introduction à l'astr. naut. arabe ، ص ٢٢٥) .

ولكن الاشتيام ، فى لسان العرب وتاج العروس (مادة شتم) ، هو رئيس الركاب ، أى ركاب السفينة أى ملاحيها . وقد أصاب دى جويه (B. G. A. ، المجلد الرابع ، Glossarium ، ص ٢٧١) فى فهم هذا المعنى ، وفى تخطئة لين Lane (مادة شتم) الذى ظن أن المقصود بالركاب هو الركاب عامة riders ، مع أن تاج العروس (مادة ركب) يقول : « وركاب السفينة الذين يركبونها ، وكذلك ركاب الماء ، وعن الليث العرب تسمى من يركب السفينة ركاب السفينة ، وأما الرُّكْبان والرَّكْب فراكبو الدواب » .

وقد أخطأ لين أيضاً فى قوله إن اشتيام ربما كانت معربة عن أُسْتا يام فى الفارسية (أى رئيس خصان البريد) ، على فرض وجود مثل هذا الاسم . فإن الكلمة من الكلمات المتعلقة بالسفن والبحار .

والجواليقى ، فى المعرب (ط دار الكتب ، ص ١٨٣ ، س ٤) ، كاللسان والتاج ، يفسر « اشتيام السفينة البحرية » بأنه « رأس الملاحين » .

على أن دى جويه يفضل تفسير بين سميث Payne Smith (فى معجمه السريانى =

وتجار ، ورأيتهم من أبصر الناس به وبمراسيه وأرياحه وجزائره ، فسألتهم عنه وعن أسبابه وحدوده ، ورأيت معهم دفاتر فى ذلك يتدارسونها ويعوّلون عليها ويعملون بما فيها » . ويذكر المقدسى أيضاً الخرائط (ويسميها الصور) .

وقد ذكر لنا أحمد بن ماجد ، فى نهاية القرن الخامس عشر ،

= Thesaurus Syriacus ، ج ١ ، عمود ٤١٢) للاشتيام بأنه « صاحب المتاع المحمول فى السفينة » ، أى الموكل بالمحافظة عليه ؛ وهو معنى أورده الجواليقى نفسه فى موضع آخر أشار إليه دى جويه ، وهو كتابه خطأ العوام المنشور فى Morgenl. Forschungen (ص ١٥٤) . وفى هذا الموضع يقول الجواليقى أيضاً إن النطق الصحيح للكلمة بالسين لا الشين ، أى استيام . ويستند دى جويه فى ترجيحه هذا المعنى إلى 'sṯym' فى الأرامية ، ومعناها الشخص الذى يغلق الشىء بالخاتم obsignator ، وهو يشتقها من الجذر sṯm = stm (بالسامخ) « أغلق » . ولكن انظر فرنكل ، المرجع المذكور فى هامش ٤٤ ، ص ٢٢٢ و ٢٩٣ . ويرى فرنكل أن اشتيام العربية مأخوذة من تلك الكلمة الأرامية أو من 'esťᵉyâmâ نظيرتها فى السريانية . ويورد بروكلمان هذه الكلمة السريانية فى قاموسه Lexicon Syriacum (الطبعة الثانية ، ص ٥٣ ب) بمعنى « رئيس السفينة » praefectus navis ، وهو معنى قريب من « رئيس الملاحين » الذى أورده اللسان والتاج والجواليقى فى المعرب .

فمن هذا كله يتبين أن معنى « أدلاء » pilots الذى جعله المؤلف للأشاعة لا يستند إلى شىء .

وقد وردت كلمة اشتيام أيضاً فى الطبرى (القسم الثالث ، ص ١٥٨٢ و ١٩٤٨) ، ووردت مجموعة جمع مذكر سالماً فى ابن خرداذبه (ص ٧٠ ، س ١ : اشتيامو البحر) . (المترجم)

« رهمانى » قديماً صنفه الربابنة المشهورون محمد بن شاذان وسهل بن أبان وليث بن كهلان . وقد اعتمد ابن ماجد فيما يتعلق بهذا الرهمانى على نسخة كتبها حفيد سهل بن أبان * قبل عصر ابن ماجد بخمسمائة وثمانين سنة ، أى عام ٣١٥ هـ أو ٩٢٧/٩٢٨ م ** . فكأن «الليوث» (كما سموا نسبة إلى ليث بن كهلان) الثلاثة كانوا فى النصف الأخير من القرن التاسع *** . وينتقد ابن ماجد كتابهم هذا بأنه غير مصقول

---

* هو اسماعيل بن حسن بن سهل بن أبان (كتاب ابن ماجد ، الورقة ٣٨ ب) . (المترجم)

** على أساس أن ابن ماجد كتب كتابه عام ٨٩٥ هـ (= ١٤٨٩/ ١٤٩٠ م) . (الورقة ١٨٨ ا) . (المترجم)

*** يتبع المؤلف فى هذا سوفاجيه (المرجع المذكور فى هامش ١٠٨ ، ص ١١ — ١٢) ، الذى يرى أن هذه النسخة كتبت قبل عصر ابن ماجد بخمسمائة وثمانين سنة ، لا سنة ٥٨٠ هـ (= ١١٨٤ — ١١٨٥) كما يرى فران (المرجع المذكور فى هامش ١٠٧ ، ص ٢٢٣) . والنص المختلف عليه هو (الورقة ٣ ب) : « تأريخه خمساية وثمانين (هكذا) سنة » . فسوفاجيه يرى أنه لو كان المراد سنة ٥٨٠ هـ لقيل « تأريخه سنة ثمانين وخمسمائة » .

والواقع أنه من الغريب أن يؤرخ كتاب بأنه كتب قبل زمن ما بكذا وكذا من السنين . هذا إلى أنه لا يصح الجدل فى مثل هذه الحال على أسس لغوية صرفة ، فكتب الملاحين عامة مملوءة بالأغلاط والتراكيب الركيكة .

ولعل أقوى حجة يمكن أن نسوقها ضد سوفاجيه أن ابن ماجد يقول (الورقة ١٤) إن هؤلاء الثلاثة أخذوا عن خواشير الذى كان يسافر حوالى ٤٠٠ هـ (= ١٠٠٩/١٠١٠ م) ، فلا بد أنهم متأخرون عنه ، ومن المستحيل إذن =

الصورة ، وأنهم لم يزيدوا فيه على جمع المعلومات ، معتمدين على خبرة لا تتجاوز الخليج الفارسى إلا قليلا* . وهو يذكر بعد ذلك بعض الملاحين البارعين المتأخرين ، ويجعل تاريخ أحدهم حوالى ٤٠٠ ه أو ١٠١٠ م**. وهو يقول عنهم : « وكان أكثر علمهم فى صفات البر ومسايرات البرور أكثرها من تحت الريح [أى شرق سيلان]*** وبر

═أنهم عاشوا فى النصف الأخير من القرن التاسع الميلادى .

وإزاء هذا الدليل القاطع لم يجد سوفاجيه بداً من أن يزعم (ص ١٧) أن هذه الفقرة التى تتحدث عن خواشير ليست إلا نتيجة خطأ يرجع إلى ابن ماجد نفسه أو إلى المصادر التى استقى منها !

فنسخة حفيد سهل بن أبان كتبت عام ٥٨٠ ه (= ١١٨٤/١١٨٥ م) ، ويصح إذن القول إن سهل بن أبان نفسه وزميليه عاشوا (كما يقول فران فى مقاله عن شهاب الدين أحمد بن ماجد بدائرة المعارف الإسلامية ، النسخة الإنجليزية ، ج ٤ ، ص ٣٦٧ ب ؛ وفى كتابه المذكور ، ص ٢٢٣ ، هامش ٤) فى النصف الأول من القرن الثانى عشر الميلادى . (المترجم)

* « وهم مؤلفين لا مصنفين ولم يركبون البحر إلا من سيراف إلى بر مكران » الورقة ٣ ب . (المترجم)

** هو خواشير بن يوسف بن صلاح الأركى (كتاب ابن ماجد ، الورقة ٤ ا) ، ولكنه متقدم على الليوث الثلاثة لا متأخر عنهم كما يقول المؤلف (راجع الملاحظة السابقة) . (المترجم)

*** « تحت الريح » و « فوق الريح » اصطلاحان لابن ماجد وسليمان المهرى يريدان بهما ، كما يرى فران فى كتبه ومقالاته المختلفة (كما فى مقاله L'élément persan etc. ، ص ٢٠٠ ، س ١٩ — ٢٠ ؛ ومقاليه فى دائرة═

الصين ، وقد اندرست تلك البنادر والمدن ، وتنكرت أسماؤها (هكذا) ، ولم يُسْتَفَدْ فى زماننا هذا شيئاً (هكذا) له صحة كعلومنا وتجاربنا واختراعاتنا التى فى كتابنا هذا » . ولا ينسى ابن ماجد تمجيد كتابه . وقد اعتمد على ما كتبه أبوه وجده ، وأعانته على تحسينه خبرته الخاصة التى اكتسبها من عمله ربانا سنين عدة . والحق أن كتابه « كتاب الفوائد » عظيم القيمة ، بل إن فران يقول إن وصفه للبحر الأحمر ، بغض النظر عن بعض خطوط العرض التى تستوجب التصحيح ، لا تدانيه أية « إرشادات » أوربية خاصة بالسفن الشراعية[١٠٨] .

= المعارف الإسلامية عن شهاب الدين أحمد بن ماجد وسليمان المهرى (النسخة الإنجليزية ، المجلد الرابع ، ص ٣٦٦ ب و ٥٣٠ ا) ؛ وكتابه المذكور فى هامش ١٠٧ ، ص ٢٤٠) المناطق الواقعة شرق رأس كُمُرِن Cape Comorin (أسفل الهند) وغربها . (المترجم)

(١٠٨) المقدسى ، ص ١٠ — ١١ (المنقول عنهما) ؛ وأحمد بن ماجد ، كتاب الفوائد ، الورقة ٣ ب وما بعدها (المنقول عنها) (المترجم : الفقرة منقولة عن ١٤) . والعنوان الكامل للكتاب هو : كتاب الفوائد فى أصول علم البحر والقواعد : المكتبة الوطنية بباريس ، المخطوط ٢٢٩٢ ، وقد صوّره فران فى كتابه Le pilote des mers de l'Inde, de la Chine et de l'Indonésie (باريس ، ١٩٢١ — ١٩٢٣) . وانظر فران : Astronomie nautique ، ص ١٧٥ — ٢٥٥ ؛ ومادة « شهاب الدين » فى دائرة المعارف الإسلامية ؛ وبحثه : L'élément persan etc. (١٩٢٤) ؛ و ج . سوفاجيه فى بحثه : Sur d'anciennes instructions nautiques arabes pour les mers de l'Inde ، بمجلة Journal Asiatique (١٩٤٨) ، (المترجم : ص ١١ — ٢٠) .

وكانت الإبرة المغناطيسية magnetic needle معروفة فى الصين منذ أقدم العصور . ولكن لم يرد ذكر لاستعمالها بوصلة بحرية compass قبل نهاية القرن الحادى عشر ، فقد ذكر عندئذ أنها تستعمل فى سفن العرب والفرس التى تشتغل بالتجارة بين كانتون وسومطرة والهند . وكان أول ذكرها فى أوربا فى قصيدة فرنسية للشاعر جويو دى بروفان Guyot de Provins حوالى عام ١١٩٠ ؛ وفى القرن الثالث عشر تعددت الإشارة إليها فى المصادر الفرنسية والعربية وغيرها . فمن المحتمل إذن أن استعمال الإبرة المغناطيسية بوصلةً بحرية انتقل من الشرق الأقصى إلى البحر المتوسط على يد العرب أيام الحروب الصليبية . ولكن دورها فى ملاحة الشرق الأقصى والمحيط الهندى لم يزد على أن كان ثانوياً ، وذلك لبعض العيوب الفنية ، ولأن الحاجة لم تكن ماسة إليها تحت السماء الاستوائية الصافية ، التى كان يمكن دائماً تقريباً الاكتفاء بهدى أجرامها . فالإبرة المغناطيسية لم تكن موضع حرص إلا تحت سحب الشمال ، حيث كانت خطوةً فنية أخرى فى سبيل التقدم مكنت المكتشفين العظام من القيام برحلاتهم (١٠٩) .

---

(١٠٩) ل. دى سوسور فى بحثه: L'origine de la rose des vents etc. ، المنشور فى كتاب فران : Astronomie nautique . وبَيْلَك القِبْجاقى ، كتاب كنز التجار (المترجم : فى معرفة الأحجار) (المكتبة الوطنية بباريس ، =

وكانت الحمائم التى ترصد الشواطىء تُستعمل كذلك فى بعض أرجاء المحيط الهندى . ويذكر بلينى أن أهل سيلان كانوا يستعملونها فى القرن الأول الميلادى ، لأنهم كانوا عاطلين من علم الفلك البحرى ؛ وثمة مصدر صينى يرجع إلى القرن التاسع يشير إلى أن السفن الفارسية كانت تستعين بها .

ويمكن القول إن السفن العربية كانت تستطيع تحويل مجراها ، فهذا هو فى الواقع السبب الذى وجد من أجله الشراع المثلث . ولكن لابد أنها كانت تفعل ذلك بنفس الطريقة التى تتبعها السفن العربية الحديثة ، أى بالتحول الدائرى wearing ، ويكون فيه مؤخر السفينة تجاه الريح ، بدلا من التحول المباشر tacking فى وجه الريح . فإن طول الصارى والشراع جعل من الخطر أن تضغط الريح الشراع إلى الخلف نحو الصارى ، وهو مالا مفر منه عند التحول المباشر ؛ فكان من اللازم

= المخطوط رقم ٢٧٧٩) ، وقد نقل عنه دى سوسور، ص ٧٠ — ٨٤، والمقريزى، الخطط (بولاق ، ١٢٧٠ هـ) ، الجزء الأول ، ص ٢١٠ . وجلديمايستر فى Göttinger Nachrichten (١٨٨٢) . وكانت العيوب الفنية للإبرة المغناطيسية فى المحيط الهندى خلال القرون الوسطى هى : (١) أنها كانت تعوم فوق الماء ؛ فلم يكن من الممكن قبل اختراع الإبرة الجافة التى تدور حول مركز تحديدُ أى اتجاه تحديداً صحيحاً من المركز ؛ (٢) وأنه لهذا السبب نفسه لم يكن يمكن وضع الإبرة فى بوصلة ؛ (٣) وأن وسائل المغنطة كانت ضعيفة .

تحويل الشراع أمام الصارى فى حيطة وعناية ، وذلك بالتحول الدائرى .

ولم يكن تركيب الشُّرُع يسمح بطيها إذا اشتدت الريح ، ولكن كان يمكن تخفيض القريَّة كما هى الحال اليوم ، ومن المحتمل أن السفن كانت تحمل قرية وشراعا إضافيين أصغر حجما كالسفن التى رآها كولومب فى القرن التاسع عشر . فإذا عصفت الريح ، فقد تُتخذ خطوة عنيفة ، وهى أن يقطع الصارى الأساسى العالى الثقيل ويرمى إلى البحر ، كما ترمى الأناجر والسلع المحمولة ، وتترك السفينة للريح تصارعها . وكان النزول إلى قوارب النجاة هو بالطبع آخر ما فى الجعبة[١١٠] .

ويمكننا استخلاص فكرة عامة عن سرعة السفن من الجدول الذى فى ص٢٨٩ ، وفيه إحصاءات عن الرحلات البحرية سجلتها المصادر العربية . وعلى الرغم من أن كلا من هذه الأرقام قد تنقصه الدقة إلى حد ما ، نراها إذا جمع بعضها إلى بعض تؤدى إلى نتيجة تكاد تكون واحدة ، وهى

(١١٠) انظر عن الحمائم التى ترصد الشواطىء : بلينى : N. H. ، الكتاب السادس ، الفصل ٢٤ ؛ و Chau Ju-Kua ، المقدمة ، ص ٢٨ . وانظر عن التحول المباشر والتحول الدائرى : فليرز ، ص ٤٠ — ٤١ ؛ وبوين ، ص ٣٥ — ٤٣ . وانظر عن طى الشرع والعواصف كولومب : Slave-catching ، ص ٣٦ — ٣٨ ؛ والمسعودى ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٢٣٤ (« القلاع العظيم ») ؛ وبزرك ، ص ٤٤ — ٤٧ و ٨٧ — ٨٨ و ١٦٥ — ١٦٨ ؛ وابن بطوطة ، الجزء الرابع ، ص ١٨٥ — ١٨٦ .

أن السرعة العادية كانت تتراوح بين عقدتين وأربع عقد . أما الرحلة من كَلَهْ بار إلى شِحْر لُبان التى يذكرها بزرك ، وكان زمنها قياسيا ، فلابد أن السفينة التى قامت بها ألقت مراسيها أمدا غير معروف فى جزر نيكوبار وكولم ملى ؛ ولهذا قد نستطيع تقدير السرعة فى هذه الحالة بأربع عقد أو خمس على الأقل . وهذه السرعات ضعيفة إذا قورنت بسرعة السفن الشراعية الأوربية منذ عصر النهضة ، بل حتى إذا قورنت بسرعة السفن التجارية اليونانية والرومانية التى كانت تبلغ غالباً ست عقد أو سبعا أو ثمانى عقد . والسفينة العربية الحديثة الجيدة سريعة سرعة كافية ؛ تستطيع فى سهولة ويسر أن تقطع عشر عقد . ولو سُجل الزمن الذى كانت تقضيه سفن القرون الوسطى فى المراسى المختلفة خلال الرحلة لاستطعنا تقدير سرعتها الحقيقية تقديراً أدق إلى حد بعيد (١١١) .

---

(١١١) لقد أغفلت المواضع التى تتضمن غموضاً كثيراً فيما يتعلق بالأماكن وغيرها ، كما أغفلت الرحلات التى تخرج عن المألوف ، كرحلة ابن جبير ، ص ٧٢ — ٧٥ ، من عيذاب إلى جدة . فقد احتاجت سفينته إلى سبعة أيام لقطع ١١٥ ميلا بسبب العواصف والشعاب .

وقد أوردنا المراجع فى المتن . وكانت هذه الرحلات مباشرة ، عدا الرحلة التى يذكرها بزرك ، ص ١٣٠ ، وهى من كله إلى شحر لبان ، إذ يجب أن نفترض توقف السفينة خلالها فى جزر نيكوبار وقتاً يكفى للتزود بالماء على الأقل . ويورد المقدسى ، ص ٢١٥ ، أقصر مدة وأطولها للرحلة من القلزم إلى جدة ؛ وقد تبدو الستون يوماً بالغة الطول ، ولكن يجب أن نذكر صعاب هذا البحر وضرورة =

وتصف رحلة السندباد الخامسة فى ألف ليلة وليلة تنظيم الرحلات ، وذلك حيث يقول السندباد : « فحدثتنى نفسه [ثانية] فى السفر والتفرّج فى بلاد الناس وفى الجزائر . فقمت ، وهممت فى ذلك ، واشتريت بضاعة نفيسة تناسب البحر ، وحزمت الحمول ، وسرت من مدينة بغداد ، وتوجهت إلى مدينة البصرة ، ومشيت على جانب الساحل ، فرأيت سفينة كبيرة عالية مليحة ، فأعجبتنى ، فاشتريتها ، وكانت عُدَّتها جديدة . واكتريت لها رئيسا وبحرية ، ونظرت عليها عبيدى وغلمانى ، وأنزلت فيها حمولى . وجاءنى جماعة من التجار ، فنزلوا حمولهم فيها ، ودفعوا إلىّ الأجرة ، وسرنا ونحن فى غاية الفرح والسرور ، وقد استبشرنا بالسلامة والكسب »* . ولا يعقل أنه كان من المألوف أن يشترى تاجر سفينة بأكملها ويبحر بها على هذا النحو دون إعداد . ولكن يبدو أن

= إلقاء المرساة فى الليل . ويقول بزرك ، ص ٩١ — ٩٢ ، إن الرحلة كانت « على الأقل أربعمائة فرسخ » ، أى ١٫٢٤٥ ميلا بحرياً إذا كان الفرسخ ٣٠٥ر٦ ياردات .

وانظر ا . دى سان ـ دنى E. de Saint-Denis فى بحثه La vitesse des navires anciens ، بمجلة Revue archéologique ، المجلد ١٨ (يوليه ـ سبتمبر ١٩٤١) ، ص ١٢١ ـ ١٣٨ .

* نقلا عن الطبعة الثالثة لألف ليلة وليلة ، الكتاب الثالث ، هذبه وصححه الأب أنطون صالحانى اليسوعى ، المطبعة الكاثوليكية للآباء اليسوعيين فى بيروت ، ١٩٢٧ ، ص ٣١٧ . (المترجم)

المؤلف	الرحلة	الأيام	الأميال البحرية (بالتقريب)	السرعة بالعقد (بالتقريب)
أخبار الصين والهند، الأقسام ١٣ ــ ١٦	من مسقط إلى كولم ملى	حوالى ٢٩	١٤٥٠	٢ر١
« «	من كولم إلى كله بار	حوالى ٢٩	١٥٨٠	٢ر٣
« «	من كله إلى جزيرة تيومان	١٠	٥١٠	٢ر١
ابن خرداذبه ، ص ٦٦ وما بعدها	من جزر نيكوبار إلى كله	٦	٤٠٠	٢ر٨
(المترجم: الصواب ٦٦ فقط)				
المقدسى ، ص ٢١٥	من القلزم إلى جدة	٢٥ (على الأقل)	٦٣٠	١ر١
	(مع إلقاء المرساة فى الليل)	٦٠ (على الأكثر)		٠ر٤
« ، ص ٤٢٦	من سيراف إلى البصرة	٥ (على الأقل)	٣٢٠	٢ر٧
(المترجم : الصواب ٤٥٤)		١٠ (على الأكثر)		١ر٣
بزرك ، ص ٩١ ــ ٩٢	من كولم ؟ إلى ريسوت	حوالى ١٦	١٢٥٠ (على الأقل)	٣ر٢
« ، ص ١٣٠	من كله إلى شحر لبان	٤١	٣٣٠٠	٣ر٤
...		(رقم قياسى مع وقفات فيما يحتمل)		
المَروَزى، الفصل الثامن، القسم ٣٤	رحلة يوم مع ريح معتدلة	يوم واحد	١٥٠	٦ر٢

النواخذة أو سادة السفن كانوا غالبا تجارا ، لا ربابنة ، وإلا لسموا ربابنة .(١١٢)

وكانت الرحلات البحرية فى تلك الأيام حافلة بالمشاق . فالسفن أولا كانت فى الغالب شديدة الزحام . فابن جبير يشكو من الأحوال التى كان يعانيها الحجاج الذين يعبرون البحر من عيذاب إلى جدة . وبزرك يذكر ثلاث سفن كبيرة كانت تحمل الواحدة منها أربعمائة شخص فى المتوسط ، وما كان هذا ليمكن حتى فى أكبر السفن العربية دون ازدحام خطير حسب المقاييس الحديثة . ولا يزال هذا طابع هذه السفن فى الوقت الحاضر . وكل من سافر فى سيارة ركاب ريفية فى الشرق الأدنى أو الأوسط يستطيع تصور الحال فى تلك السفن ، وفهم الدوافع التجارية التى تؤدى مع انعدام القيود القانونية إلى مثل هذه الظروف .

ثم كانت هناك الوقفات الطويلة فى الموانىء الحارة الرطبة ، حيث

---

(١١٢) ألف ليلة وليلة ، رقم ٥٥٦ فى ترجمة ر . بيرتون R. Burton ، الجزء السادس ، ص ٤٨ (المنقول عنها) . والأوصاف التى يوردها كتاب ألف ليلة وليلة للأماكن والسفن غامضة إلى حد لاتكون لها معه قيمة كبيرة لنا . ولنلاحظ أن السندباد كان تاجراً لاملاحا . وانظر عن تنظيم الرحلات البحرية فى الوقت الحاضر ا . فليرز : Sons of Sindbad ، ص ٢٩٦ — ٢٩٧ ، وبحثه : Some aspects of Arab dhow trade ، مجلة Middle East Journal ، المجلد الثانى (أكتوبر ١٩٤٨) ، ص ٣٩٩ — ٤١٦ ؛ ويسمى الربابنة فى الكويت الآن نواخذة ، وهم يملكون سفنهم اسمياً ، ولكنهم فى الواقع خاضعون ماليا للتجار .

كانت السفينة تحت رحمة الحاكم المحلى ؛ وكان لا بد من أداء رسوم موانىء عالية وتقديم هدايا ثمينة ، وكثيرا ما كانت السفينة تجبر على التوقف فى الميناء حتى تستنفد التجارة جميع أسبابها . وفى المحيط ، كانت العواصف والشعاب والمضاحل أخطارا دائمة ؛ ولم يكن الربان والملاحون أكثر اطمئنانا من التجار إلا قليلا ؛ وفى خضم الأمواج العاتية كان المرء فعلا «دودا على عود» . أضف إلى هذا خطر القراصنة المروع ، وكانوا يركبون سفنا تسير بالمجاديف أسرع إلى حد كبير حين تضعف الريح من أية سفينة تعتمد على الشراع وحده ؛ ولم يكن يمكن رد عاديتهم إلا بالنفاطين فوق ظهر السفن ، هذا إذا لم يجعل الحاكم أسطولا لحماية السفن وكان هذا أمرا نادرا . ويقول ماركو بولو إن قراصنة جوجارات Gujarat كانوا يضربون نطاقا من سفن تتراوح بين العشرين والثلاثين على أبعاد تمتد خمسة أميال أو ستة ، وكانوا يتبادلون الإشارات بالنار أو الدخان . وفى وسط هذه المصاعب كلها ، كان الملاحون والتجار لا يفتأون يسألون الله العون ؛ ولهذا حفلت أقاصيص البحر باسمه عز وجل .(١١٣)

---

(١١٣) انظر عن زحام السفن ابن جبير ، ص ٧١ ؛ وبزرك ، ص ١٦٥ ؛ وفليبز ، ص ٦٠ . وانظر عن الوقوف قسراً فى الموانىء ودفع الرسوم أخبار الصين والهند ، القسم ١١ ؛ وابن بطوطة ، الجزء الرابع ، ص ٧٦ . وانظر عن العواصف والشعاب بزرك فى مواضع عدة ؛ وابن جبير ، ص ٧٢ — ٧٥ ؛ وابن بطوطة ، الجزء الرابع ، ص ١٨٥ — ١٨٦ ؛ والبلاذرى ، ص ٤٣١ (المنقول عنها) الخ . وانظر عن سفن القراصنة =

ولـكى أعطى القارىء صورة أوضح عن الحياة فى البحر ، أختم هذا الوصف بأربع أقاصيص لـكاتبين عربيين يصفان فيها رحلات بحرية فى القرون الوسطى .

= الطبرى ، (المترجم : القسم الثالث) ، الجزء الثالث ، ص ١٥٨٢ ، حيث يصف بوارج أغارت على البصرة عام ٨٦٦ ، وكان فى كل سفينة اشتيام ، وثلاثة نفاطين ، ونجار ، وخباز ، و٣٩ مجذفاً ومقاتلا ، فالجملة ٤٥ رجلا . وانظر ماركو بولو (طيول) ، الجزء الثانى ، ص ٣٨٩ . وانظر عن السفن الحربية ابن بطوطة ، الجزء الرابع ، ص ٥٩ — ٦٠ ، حيث يصف سفينة هندية حربية بأن لها ٦٠ مجذافاً ، وأخرى بأن فيها ٥٠ مجذّفا و ٥٠ مقاتلا حبشياً ؛ وكان فى السفن سقف يحمى المجذفين من السهام والحجارة عند نشوب القتال . وانظر جلديمايستر . وانظر عن الدين فى البحر بارتولد فى بحثه : Der Koran und das Meer مجلة Z. D. M. G. ، السلسلة الجديدة ، المجلد الثامن (١٩٢٩) ؛ وجلديمايستر ؛ وابن جبير ، ص ٧٢ــ٧٥ ؛ وابن بطوطة ، الجزء الأول ، ص ٣٩ ــ ٤٤ ، والجزء الثانى ، ص ٩٠ ــ ٩١ .

ملحق

بالفصل الثالث

أربع قصص بحرية

(١) مهارة عبهرة في الملاحة (بزرك، ص ٨٥ — ٩٠) *

ومن أحادث البحرية والنواخذة مايحكى عن عبهرة الربّان . وأصله من كرمان ، وكان ببعض عُراها ** يرعى الغنم ، ثم صار صيادا ، ثم صار أحد بانانية *** مركب يختلف إلى الهند ، ثم تحول إلى مركب صيني ، ثم صار بعد ذلك ربانا **** . وله في البحر طرايق . وسافر إلى الصين سبع مرار ، ولم يكن سلك قبله إلى الصين إلا من غرّر *****، ولم يسمع

* في كلام بزرك ، وهو من رجال البحر ، أخطاء لغوية ونحوية كثيرة . (المترجم)

** جمع عُروة أي الناحية . (المترجم)

*** جمع باناني ، ومعناه هنا الملاح ، وإن كان المراد به عامة التاجر الهندي ؟ والكلمة العربية مأخوذة عن الكلمة الهندية بَنْيان « تاجر » . انظر القاموس في كتاب بزرك ، ص ١٩٣ . (المترجم)

**** عامة ، لا لهذا المركب الصيني كما في الترجمة الإنجليزية . أما المترجم الفرنسي فقد فهم ما فهمناه . انظر أول تعليقاتنا على ملحق الفصل الأول . (المترجم)

***** غرر بنفسه عرضها للهلكة . انظر قاموس بزرك ، ص ٢٠٠ ، عمود ب . (المترجم)

أن أحداً سلكه وسلم وعاد قط ، فإن سلم فى المضى فهو عجب ، فلا يكاد يسلم فى العودة . وما سمعت أن أحداً سلم فى الذهاب والمجىء سواه .

فإنه جلس فى مطياله ، وأخذ معه قربة ماء ، فمكث فى البحر أياما.

فحُكى عن شهريارى الربان ، وكان أحد ربانية الصين ، أنه قال :

« كنت أمضى من سيراف إلى الصين ، فلما صرت بين الصنف والصين بالقرب من صندل فولات — وهو رأس بحر صنجى وهو بحر الصين — ووقفت الريح فلم تتحرك ، وسكن البحر ، وطرحنا الأناجر ، وأقمنا بمكاننا يومين . فلما كان فى اليوم الثالث رأينا بالبعد شيئاً فى البحر ، فطرحت الدونيج إلى البحر ، وأنفذت فيه أربعة من البانانية ، وقلت اقصدوا ذلك السواد ، فانظروا ما هو . فمضوا وعادوا ، فقلنا ما ذلك الشىء ، فقالوا عبهرة الربان على مطياله ، ومعه قربة ماء . قلت لهم فلِمَ لم تحملونه ، فقالوا قد اجتهدنا به ، فقال لا أصعد إلى المركب إلا بشرط أن أكون الربان ، فأدبر المركب ، وآخذ أجرتى عن قيمة ألف دينار متاعا بِشَرْى سيراف ، وإلا لم أصعد . فلما سمعنا هذا الكلام تعلقت نفوسنا بقوله ، ونزلت وجماعة من المركب إليه ، وهو فى البحر ترفعه الأمواج وتضعه ، فسلمنا عليه ، وتضرعنا إليه فى الصعود ، فقال حالكم أقبح من حالى ، وأنا إلى السلامة أقرب منكم ، فإن دفعتم لى بقيمة ألف دينار متاعا بشرى سيراف ورددتم إلىّ أمر المركب صعدت . فقلنا هذا مركب فيه أمتعة

وأموال عظيمة وخلق من الناس ، ولا يضرنا مانعرف ما عند عبهرة من الرأى بألف دينار .

« وصعد والدونيج والقربة معه إلى المركب ، فلما حصل فيه قال ساومونى متاعا بألف دينار ، فسلمناه إليه ، فلما أحرزه قال للربان اجلس إلى ناحية ، فتباعد ذلك عن موضعه ، وقال ينبغى أن تجدّوا فى أمركم ما دام عليكم مهلة ، فقلنا فماذا ، قال ارموا الثقل كله إلى البحر ، فرمينا نحوا من نصف حمولة المركب أو أكثر ، ثم قال اقطعوا الدقل الأكبر ، فقطعناه ورمينا به إلى البحر . فلما أصبح قال ارفعوا الأناجر واتركوا المركب يسير لنفسه ، ففعلنا ، فقال اقطعوا الأنجر الكبير ، فقطعناه ، وبقى فى البحر . ثم قال ارموا بالأنجر الفلانى ، فلم يزل كذلك حتى رمينا فى البحر ست أناجر . فلما كان فى اليوم الثالث ارتفعت سحابة مثل المنارة ، ثم تفرقت فى البحر ، وأَخَذَنا الخِبّ * ، فلولا أنا كنا قد رمينا بالحمولة وقطعنا الدقل لكنا قد غرقنا من أول موجة أخذتنا . ولم يزل الخب ثلاثة أيام بلياليها ، والمركب يصعد وينزل بغير أنجر ولا شراع ، لاندرى كيف نمضى . فلما كان فى اليوم الرابع أخذت الريح فى السكون ، وتم سكونها وصلاح أمر البحر فى آخر النهار . وأصبحنا فى اليوم الخامس والبحر طيب ، والريح مستقيمة ، فأصلحنا دقلا ، ورفعنا الشرع ،

* فى القاموس المحيط الخب هيجان البحر . (المترجم)

وسرنا ، وسلم الله ووردنا إلى الصين ، وأقمنا إلى أن بعنا واشترينا ، وأصلحنا المركب ودقلا بدل الدقل الذى رمينا به فى البحر ، وخرجنا من الصين نريد سيراف .

« وقاربنا الموضع الذى قدّرنا أنا رأينا فيه عبهرة ، اجتزنا بجزيرة وجبال ، فقال عبهرة اطرحوا الأناجر ، ففعلنا ، ثم طرحنا القارب إلى البحر ، ونزل فيه خمسة عشرة رجلا ، وقال لهم امضوا إلى تلك الموضع ، وأومى إلى بعض الجبال ، فهاتوا الأنجر الفلانى ، فعجبنا من ذلك ولم نخالفه ، فمضوا وعادوا وهو معهم . ثم قال امضوا إلى ذاك الجبل الآخر ، وأومى إليه ، فهاتوا الأنجر الفلانى ، فمضوا وعادوا والأنجر معهم* . ثم قال ارفعوا الشرع ، فرفعنا ، وسرنا .

«فقلنا له كيف عرفت أمر هذه الأناجر ، فقال نعم لقيتكم فى هذا الموضع فى رأس الثلاثين** ، وهو وقت مدّ الماء ، وقد نقص الماء صدرا صالحاً ، وكنتم فى وسط الجبال والجزيرة ، فأمرتكم بطرح الثقل من الأمتعة ، ففعلتم ، ثم فكرتُ فى أمر الأناجر . فإذا حاجتنا إليها فى

---

* يقول المؤلف هنا بين قوسين ، متابعاً ناشر كتاب بزرك ، إنه كان يجب ذكر أنجر ثالث هنا . وذلك لأن القصة تشير بعد ذلك إلى أنه استخلصت ثلاثة أناجر من الأناجر الستة التى كانت قد رميت فى البحر فى رحلة الذهاب إلى الصين ، بينما استقرت الثلاثة الأخرى فى قاع البحر . (المترجم)

** أى اليوم الثلاثين . (المترجم)

الصين غيرماسة ، ولم يبق فى المركب من الأمتعة إلا ماقيمة وزن الأناجر منه أضعاف* قيمة الأناجر ، فرميت بها كذلك ، لأنه لم يكن بدّ من تخفيف المركب . فحصلت هذه الأناجر الثلاثة فوق الجبل والجزيرة ظاهرة ، وحصلت الثلاثة تحت الماء . فقلنا له كيف استدلّيت على هذا النقصان والخب ، فقال نعم قد جُرِّب هذا البحر قبلى وجرَّبته ، فوجدنا فى رأس كل ثلاثين ينقص نقصا عظيما حتى تنكشف هذه الجبال ، ويكون فى وقت هذا النقصان خبّ عظيم أصله فى مقر البحر ، فانكسر المركب الذى كنت فيه على رأس جبل من هذه الجبال ، لأن النقصان لحقنى وأنا أسير عليه ليلا ، وسلمت فى ذلك المطيال . ولو بقيتم فى موضعكم لما بقيتم فى البحر أكثر من ساعة لم يجنح** مركبكم قبل الخب ، لأنكم كنتم على الجزيرة ، إن جنحتم عليها انكسرتم » .

وعبهرة هذا له طرايق وأخبار فى البحر ، وهذا الخبر من أطراف أخباره .

* * *

* ترجمها المؤلف بـ double « ضِعْف » . (المترجم)

** أى دون أن يجنح . (المترجم)

(٢) السير إلى ريسوت (بزرك ، ص ٩٠ — ٩٢)

وقد كان محمد بن بابشاد حدثنى أنه كان يمضى فى مركبه من فنصور يريد عمان ، فلما قطع بحر هركند ، ودخل فى بحر الهند ، وعزم على أن يعبر إلى بلاد الغرب ، قال له ربان مركبه* أىَّ مرسى تعلق من مراسى الغرب** ، قال أعلق ريسوت أو فوقها بفرسخ أو دونها بفرسخ . فقال له الربان نحن نعلق المرسى الفلانى دون ريسوت بخمسين فرسخا . فتخاطروا فى عشرين دينارا يتصدقون بها ، وبين الموضع الذى هم فيه وبين ريسوت على الأقل أربع مائة فرسخ .

فساروا خمسة عشر يوما إلى أن قدّروا أنهم قد قاربوا جبال الغرب، وأخذوا يتكلمون فيما كانوا تخاطروا فيه إلى الليل ، وساروا إلى غد ذلك اليوم . فلما أصبحوا صعدوا بالديدبان إلى رأس الدقل ، فلم ير شيئاً . فنزلوا ، فلما صلوا العصر ، قال محمد بن بابشاد أرى آثار الجبال ، فقالوا ما نرى شيئاً . فقال للديدبان اصعد ، فلما صعد الديدبان ، واستقر على

* فى هذا تمييز بين الربان والناخذاه ، وهو محمد بن بابشاد نفسه ، وكان من مشاهير النواخذة . انظر عنه بزرك ، ص ٥ . (المؤلف)

** أى ما المرسى الذى تظن أنك تقترب منه ؟ انظر قاموس بزرك ، ص ٢٠٠ ، عمود ١ . (المترجم)

رأس الدقل ، صاح رحم الله من كبّر ، فكبّروا واستبشروا وبكوا من شدة الفرح والسرور ، وساروا طول ليلتهم إلى قرب السحر . فلما كاد الفجر أن يطلع قال محمد بن بابشاد اطرحوا الأنجر ، فطرحوه ، وحطوا الشراع ، وقال للربان أين نحن ، فقال فى موضع كذا ، وذكر موضعا بينه وبين ريسوت أربعين فرسخا ، فقال له محمد بن بابشاد نحن على ريسوت سواءً *، إما أن تكون بين أيدينا برمية سهم أو بحذاء المركب أو دوننا برمية سهم . فأصبحوا وهم على ريسوت سواءً .

وقال محمد بن بابشاد إذا كنت فى البحر ، وأحببت أن تعرف هل أنت بقرب أرض أوجبل ، فانظر بعد العصر إذا انحطت الشمس ، فإنها إذا انحطت وكان فى وجهها جبل أو جزيرة تبيّنت .

* * *

(٣) غرق سفينة فى الطريق إلى الهند

(بزرك ، ص ١٦٥ — ١٦٨)

ومن مصايب البحر المشهورة التى أثّرت إلى يومنا هذا ما حدثنى به بعض التجار قال :

---

* أى نحن تجاه ريسوت تماما . انظر قاموس بزرك ، ص ٢٠٠ ، عمود ١ . (المترجم)

« خرجت فى مركب من سيراف فى سنة ست وثلثمائة [ه أى ٩١٩م] يريد صيمور . وكان معنا مركب عبدالله بن الجنيد ومركب سبا . وكانت هذه الثلاثة مراكب فى نهاية الكبر ، ومن المراكب الموصوفة فى البحر ، ونواخذتها مشهورون لهم قدر ومنزلة فى البحر . وفى المراكب ألف ومائتان رجل من التجار والنواخذة والبانانية والتجار وغيرهم من صنوف الناس ، وفيها من الأموال والأمتعة مالا يعرف مقداره لكثره . فلما سرنا أحد عشر يوما رأينا آثار الجبال ولوايح أرض سندان وتانه وصيمور ، وماسار هذا السير السريع قبلهم أحد فيما سمعنا . فاستبشرنا ، وسررنا ، وبشر بعضنا بعضا بالسلامة ، وأخذنا فى الاستعداد ، لأنا قدرنا أنا نصبح من غد الأرضَ .

« ثم جاءتنا الريح من الجبال ، فلم نضبط الشرع ، وأَخَذَنا الخِبّ والمطر والرعد والبرق ، فقال الربانية والبانانية نطرح الأمتعة ، فمنعهم أحمد [ربّان مركبنا] ، وقال لا أطرح إلا بعد أن يخرج الأمر عن يدى وأعلم أنى هالك . ونزل الرجال ينزفون الجِمَّة* من الجانبين . والمركبين على مثل حالنا ، كل واحد منهما ينتظر صاحبه مايفعل من طرح أوغيره

* جمّة السفينة الموضع يجتمع فيه الماء المتسرب إليها . (المترجم)

فيفعل مثله * . وضجَّ التجار [فى مركبنا] ، وقالوا له [لأحمد] اطرح الأمتعة وأنت فى الحلّ فإنا نهلك ، فقال لا أطرح البتة ، ولم يزل الأمر يتزايد إلى أن مضت ستة أيام . فلما كان فى اليوم السادس ، وكاد المركب أن يغوص فى البحر ، قال اطرحوا الحمولة ، فلم يمكن طرح شىء ، لأن الخوابى والأعدال ** ثقلت بالمطر ، وكان ما فيه خمسمائة منّا *** ، فقد صار فيه ألف وخمسمائة منا بالمطر . وعاجلهم الأمر ، وطرحوا القارب إلى الماء ، ونزل فيه ثلاث وثلاثون رجلا . وقيل لأحمد قم فانزل فى القارب ، فقال لا أبرح مركبى ، فإنه أرجى فى السلامة من القارب ، وإن تلف تلفت معه ، فلا حظّ لى فى الرجوع بعد تلف مالى » .

قال لى هذا التاجر :

« فمكثنا فى القارب خمسة أيام ، ليس معنا لا ما يؤكل ولا ما يشرب ، إلى أن لم يبق فينا فضل أن نتكلم بكلمة من الجوع والعطش والشدة التى مضت علينا فى البحر ، والقارب تقلبه الأمواج

---

* أخطأ المؤلف فى ترجمة هذه الجملة . ومضمون ترجمته أن كل واحد فى هاتين السفينتين كان ينتظر ما يفعله صاحب السفينة ليحذو حذوه . ولكن الترجمة الفرنسية صحيحة . (المترجم)

** الخوابى جمع عالخبياء وهو ، كما فى القاموس المحيط ، ظرف للدهن . والأعدال جمع عِدْل وهو الكيل . (المترجم)

*** فى القاموس المحيط المنّ كيل معروف أو ميزان أو رطلان كالمنا الجمع أمنان وجمع المنا أمناء . (المترجم)

والرياح لا ندرى هو فى البحر أم لا . ولشدة الجوع وما نحن فيه أومينا إلى بعضنا بعضاً أن نأكل واحداً منا . وكان معنا فى القارب صبى سمين لا يبلغ ، وكان أبوه فى جملة من تخلّف فى المركب ، فعزمنا على أكله . فأحسّ الصبى بذلك ، فرأيته وهو ينظر إلى السماء ويحرك شفتيه وعينيه تحريكا خفيّا ، فما مضت ساعة حتى رأينا آثار الأرض . ثم لاحت لنا الأرض ، ثم جنح القارب على البر ، وانقلب القارب ودخله الماء ، وليس لنا قوة للقيام ولا لحركة . وإذا برجلين قد نزلا إلى القارب ، فقالا لنا من أين أنتم ، فقلنا نحن من مركب فلان . فأخذوا بأيدينا ، وأخرجونا إلى الأرض ، فوقعنا على وجوهنا مثل الموتى ومضى واحد منهما يعدو على وجهه ، فقلت للآخر أين نحن ، فقال هذا الدخان الذى تراه من التيز ، وقد راح صاحبى إلى القرية ، فمندنا الزاد والماء والثياب ، فحملونا إلى البلد .

« وهلك جميع أهل المراكب الثلاثة ، فلم يسلم منهم أحد إلا نفر من الذين كانوا فى القارب . وكان فى جملتهم ربان المركب أحمد ، وكان اسمه بقى . وكان قد زاد تلف هذا المركب وما فيها من المعايش فى اختلال سيراف وصيمور لعظيم ما كان فيها من الأموال ووجوه النواخذة والربّان والتجّار . »

* * *

(٤) عبور البحر من عيذاب إلى جدة

(ابن جبير ، ص ٧٢ — ٧٥)

وفى يوم الاثنين الخامس والعشرين لربيع الأول المذكور ، وهو الثامن عشر من يوليـه [الخامس والعشرين من يولية بالتقويم الجريجورى ، عام ١١٨٣ م] ، ركبنا الجَلْبة للعبور إلى جُدَّة . فأقمنا يومنا ذلك بالمُرسى لركود الريح ، ومغيب النواتية . فلما كان صبيحة يوم الثلاثاء بعده ، أقلعنا على بركة الله عز وجل ، وحسن عونه المأمول . . . .

فتمادى سيرنا فى البحر ، يوم الثلاثاء السادس والعشرين لربيع الأول المذكور ، ويوم الأربعاء بعده بريح فاترة المهبّ . فلما كان العشاء الآخرة من ليلة الخميس — ونحن قد استبشرنا برؤية الطير المحلّقة من برّ الحجاز — لمع برق من جهة البر المذكور ، وهى جهة الشرق . ثم نشأ نَوْء أظلم له الأفق ، إلى أن كسا الآفاق كلها ، وهبت ريح شديدة ، صرفت المركب عن طريقه راجعاً وراءه ، وتمادى عصوف الرياح ، واشتدت حُلكة الظلمة وعمت الآفاق ، فلم ندر الجهة المقصودة منها، إلى أن ظهر بعض النجوم فاستُدل بها بعض الاستدلال،

وحُط القلع إلى أسفل الدقل* ، وهو الصارى . وأقنا ليلتنا تلك فى هول يؤذن باليأس ، وأرانا بحر فرعون بعض أهواله الموصوفة ، إلى أن أتى الله بالفرج مقترناً مع الصباح . فهدأ قياد الريح ، وأقشع الغيم ، وأصحت السماء ، ولاح لنا بر الحجاز على بُعْد لا نبصر منه إلا بعض جباله ، وهى شرق من جدة ؛ زعم ربان المركب ، وهو الرائس** ، أن بين تلك الجبال التى لاحت لنا وبرّ جدة يومين [سيرا على الأرض] . والله يسهّل لنا كل صعب ، وييسّر لنا كل عسير ، بعزته وكرمه .

فجرينا يومنا ذلك — وهو يوم الخميس المذكور — بريح رُخاء طيبة ، ثم أرسينا عشيةً فى جزيرة صغيرة فى البحر ، على مقربة من البر المذكور ، بعد أن لقينا شعاباً كثيرة ، يكسر فيها المـاء ويضحك علينا*** . فتخللنا أثناءها على حذر وتحفظ . وكان الربان بصيراً بصنعته

* كان ابن جبير حاجاً من أسبانيا . وكان هو وقراؤه فيها يألفون الألفاظ البحرية المستعملة فى البحر المتوسط ، ولهذا كان حريصا على شرح الاصطلاحات الشائعة فى المحيط الهندى . (المؤلف)

** هكذا فى طدى جويه(ص ٧٣) . وترد هذه الكلمة أيضا فى ابن بطوطة ، ج ٤ ، ص ١٨٥ ؛ كما يوردها دوزى ، الجزء الأول ، ص ٤٩٦ ا . ولكن المؤلف كتبها « الرئيس » . (المترجم)

*** هكذا فى ط دى جويه (ص٧٣) . وانظر الهامش e فى تلك الصفحة. (المترجم)

حاذقاً فيها ، فخلّصنا الله منها ، حتى أرسينا بالجزيرة المذكورة ، ونزلنا إليها ، وبتنا بها ليلة الجمعة التاسع والعشرين لربيع الأول المذكور . وأصبح الهواء راكداً ،والريح غير متنفسة إلا من الجهة التى لا توافقنا، فأقمنا بها يوم الجمعة المذكور . فلما كان يوم السبت الموفى ثلاثين [أول ربيع الآخر] ، تنفّست الريح بعض تنفّس ، فأقلعنا بذلك النفس ، نسير سيراً رويداً . وسكن البحر حتى خيل لناظره أنه صحن زجاج أزرق ...

وفى عشى يوم الأحد ثانيه ، أرسينا بمرسى يعرف بأبحر * ، وهو على بعض يوم [سيرا على الأرض] من جدة ، وهو من أعجب المراسى وضعا . وذلك أن خليجا من البحر يدخل إلى البر ، والبر مطيف به من كلتا حافتيه ، فترُسَى الجلاب منه فى قرارة مُسكَّنَة هادئة . فلما كان سحر يوم الاثنين بعده ، أقلعنا منه على بركة الله تعالى بريح فاترة ، والله المُيَسّر لا ربّ سواه . فلما جنّ الليل أرسينا على مقربة من جُدّة ، وهى بمرأى العين منا . وحالت الريح صبيحة يوم الثلاثاء بعده بيننا وبين دخول مرساها ، ودخول هذه المراسى صعب المرام ، بسبب كثرة الشعاب والتفافها . وأبصرنا من صنعة هؤلاء الرؤساء والنواتية فى التصرف

---

* يقول رايت فى نشرته لابن جبير (ص ٧٤ ، هامش ب) إنه يبدو أن فى هذا الاسم تصحيفاً . (المترجم)

بالجلبة أثناءها أمراًضخما ، يُدخلونها على مضايق ، ويصرّفونها خلالها تصريف الفارس للجواد الرّطْب العنان ، السلس القياد ، ويأتون فى ذلك بعجب يضيق الوصف عنه . وفى ظهر يوم الثلاثاء الرابع من شهر ربيع الآخر المذكور ، وهو السادس والعشرون من شهر يوليه ، كان نزولنا بجدّة حامدين لله عز وجل . . . .

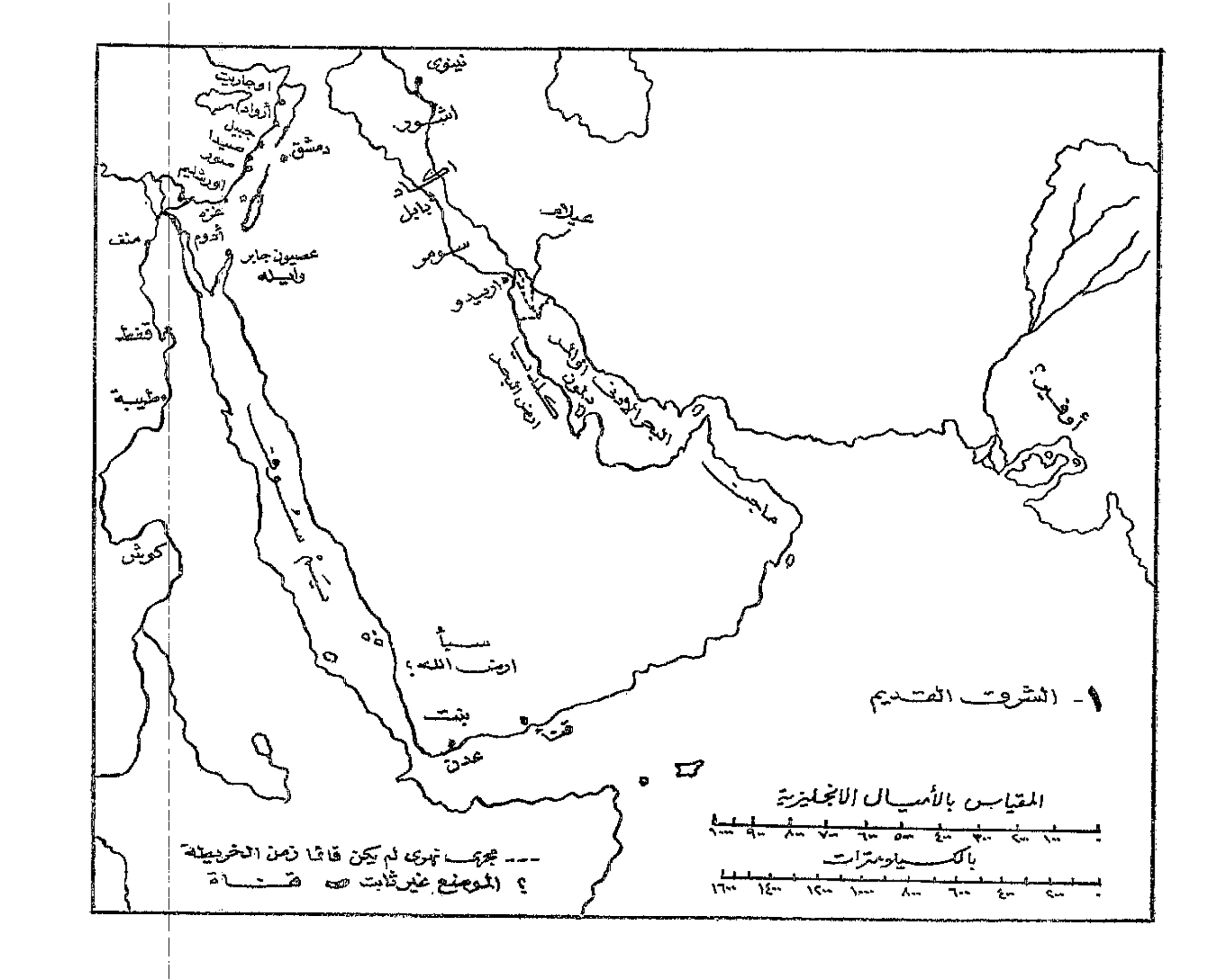
[ويذكر ابن جبير بين أخطار الرحلة] ضعف عُدّة المركب ، واختلالها * ، واقتصامها المرة بعد المرة ، عند رفع الشراع أو حطّه ، أو جذب مِرْسى من مراسيه . وربماسنحت ** الجلبة بأسفلها على شعب من تلك الشعاب أثناء تخلّلها ، فنسمع لها هَدًّا يُؤْذن باليأس فكنا فيها نموت مرارا ونحيا مرارا ...

* * *

* ترجمة المؤلف لهذه الكلمة (derangement) أصح من ترجمة ر . ج . برودهرست R. J. C. Broadhurst (The Travels of Ibn Jubayr ، لندن ١٩٥٢) لها (ص ٧٠) : [being] entangled . (المترجم)

** بمعنى جنحت . (المترجم)

الخـرائط

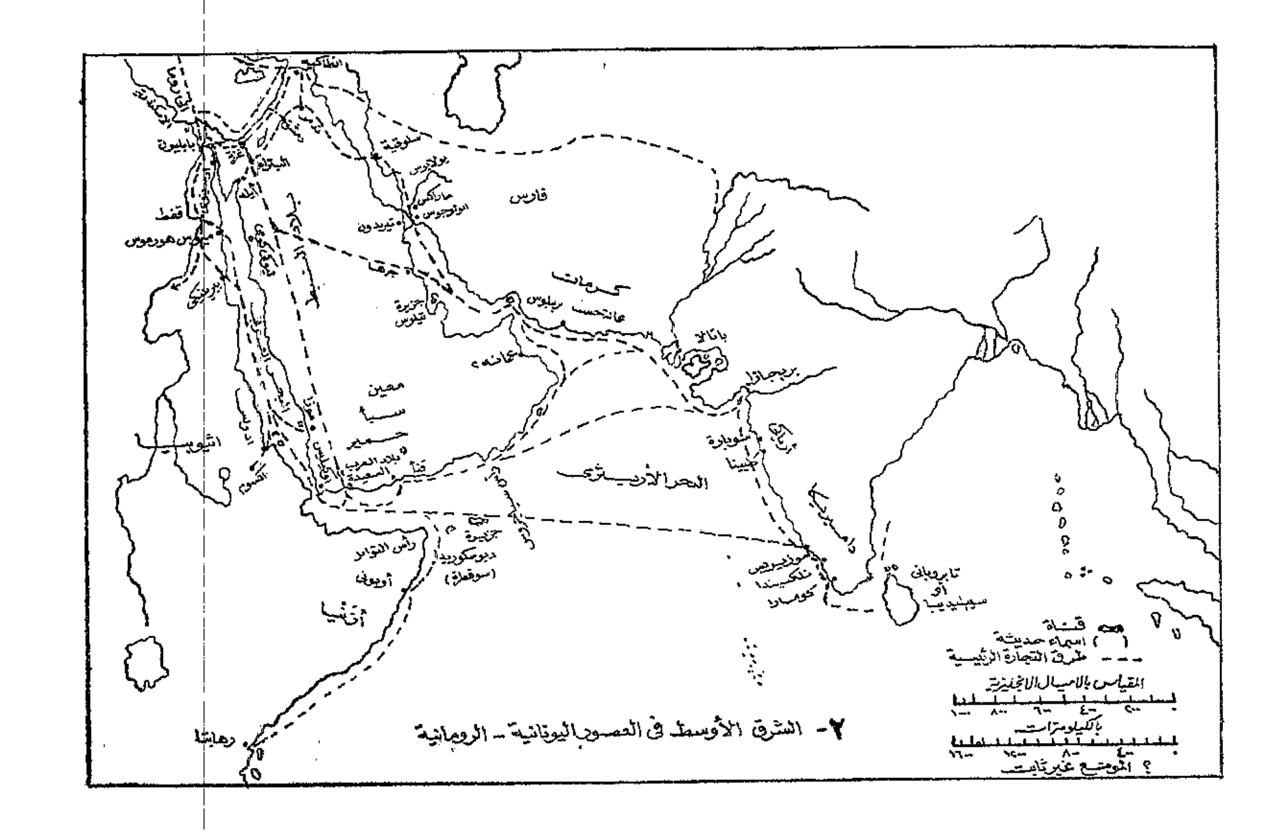

١- الشرق القديم
المقياس بالأميال الانجليزية
٠ ١٠٠ ٢٠٠ ٣٠٠ ٤٠٠ ٥٠٠ ٦٠٠ ٧٠٠ ٨٠٠ ٩٠٠ ١٠٠٠
بالكيلومترات
٠ ٢٠٠ ٤٠٠ ٦٠٠ ٨٠٠ ١٠٠٠ ١٢٠٠ ١٤٠٠ ١٦٠٠
--- مجرى نهري لم يكن قائما زمن الخريطة
؟ الموضع غير ثابت
قناة
نينوى
اشور
بابل
عيلام
سومر
اريدو
دمشق
جبيل
صيدا
صور
اورشليم
غزة
أدوم
عصيون جابر وأيله
منف
قفط
طيبة
كوش
سبأ
بنت
عدن
البحر الأدنى
أوفير ؟

ملاحظات على الخريطة (١) بقلم المترجم

(١) أرض الله God's Land فى النقوش المصرية القديمة هى ، فى رأى شُف (ص ٦١ و١٣٢) ، جنوب غرب الجزيرة العربية أى اليمن ؛ وفى رأى داورتى (المرجع المذكور فى هامش ٧ ، ص ١٧٠ — ١٧٢) الجزيرة العربية عامة . ويربط داورتى بينها وبين « أرض البحر » ؛ انظر هامش ٧ وما يتصل بهامش ١٠ من متن .

(٢) البحر الأدنى أو المرّ Lower or Bitter Sea فى النقوش الأكادية هو الخليج الفارسى ، ويقابله فيها البحر الأعلى Upper Sea ، وهو البحر المتوسط .

(٣) يَمْ سُوف : الاسم العبرى القديم للبحر الأحمر ، ومعناه « بحر العشب» . وكان اليهود القدماء يسمون البحر الأحمر أيضاً «يَمْ مِصْرايم» أى « بحر مصر » (سفر إشعيا ١١ : ١٥) .



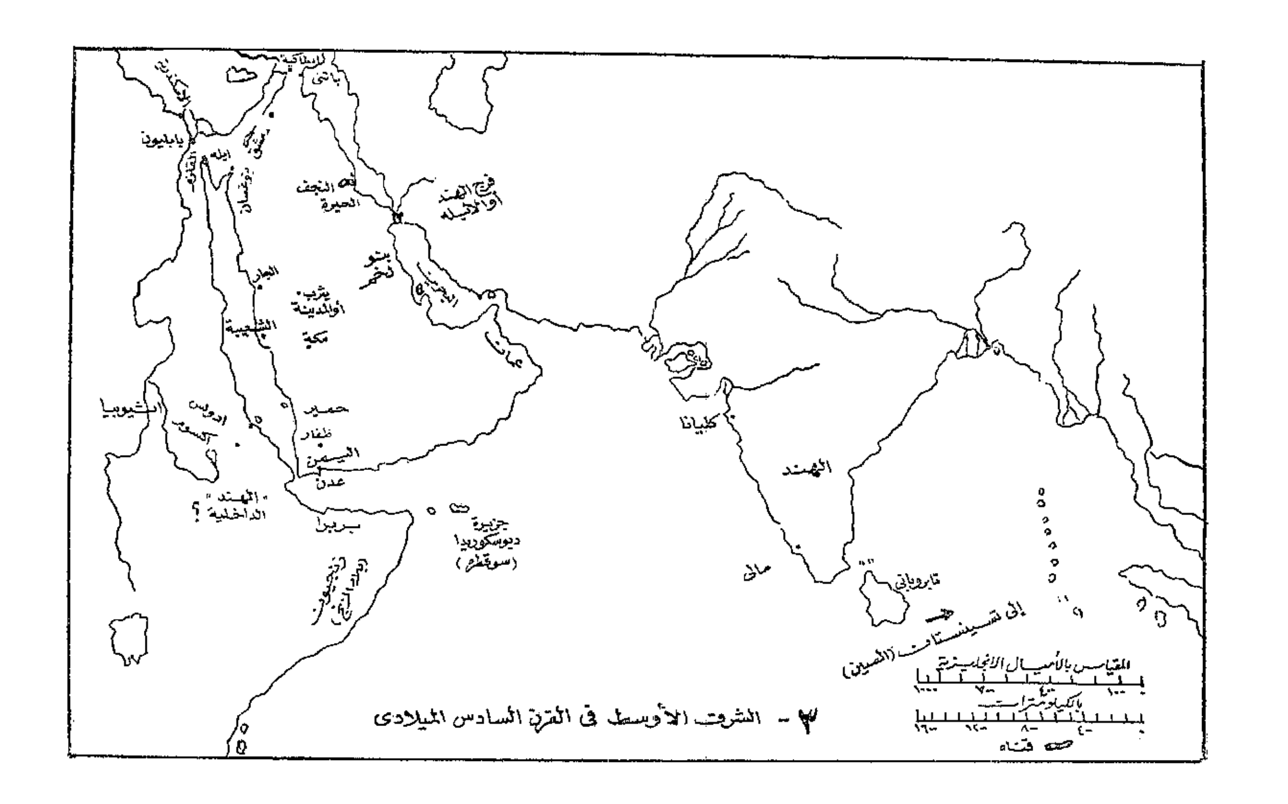
٢- الشرق الأوسط في العصور اليونانية - الرومانية

ملاحظات على الخريطة (٢) بقلم المترجم

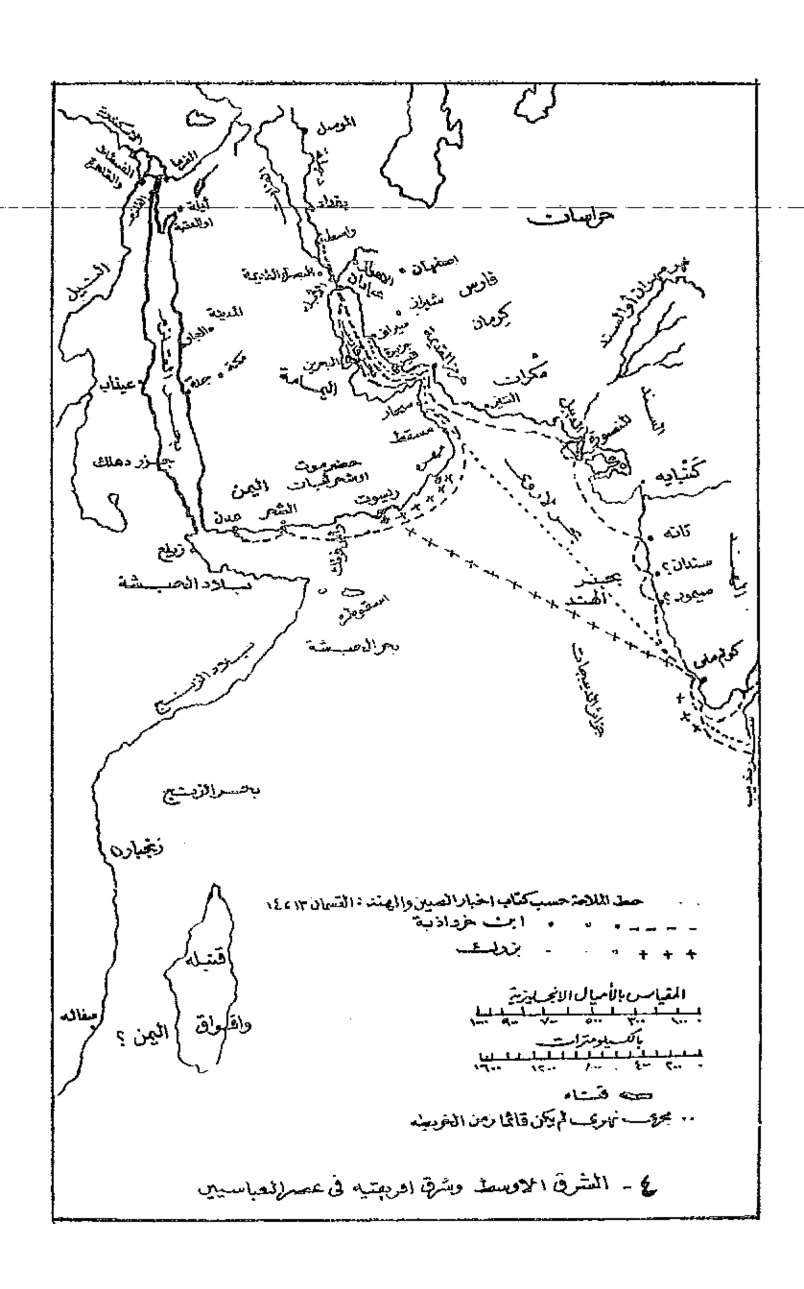
(١) أرسينوى Arsinoe : انظر عنها شف (ص ٦٨) وحزين : Arabia and the Far East (ص ٨٦) .

(٢) تاروبانى Taprobane أو سيليديبا Sielediba (لا Sielediva كما يكتبها المؤلف) : هى جزيرة سيلان . انظر شف (ص ٢٤٩) ، وروانسون : Intercourse between India and the Western World (ص ١٤٩) .

(٣) نلسكيندا Nelcynda : انظر شف ، ص ٢٠٨ .



٣ - الشرق الأوسط في القرن السادس الميلادى



٤ - الشرق الاوسط وشرق افريقيه في عصر العباسيين

ملاحظات على الخريطة (٤) بقلم المترجم

(١) جزائر الدِّيبجات : هى جزائر لكادايف وملدايف . انظر بزرك ، ص ٢١٦ — ٢١٧ . ويقول فران (فى كتابه المذكور فى هامش ٦٥ ، الجزء الأول ، ص ٢ ؛ وبحثه المذكور فى هامش ٤٠ ، ص ٢١٤ — ٢١٥) إن الكلمة « ديبجات » مكونة من « ديب » المأخوذة من دڤيپا dvipa « جزيرة » فى السنسكريتية ونهاية الجمع « جات » فى الفارسية ، فالمعنى هو إذن « الجزر » .

وبهذه المناسبة أشير إلى أن المعلم سليمان المهرى فى رهمانجه (المخطوط العربى رقم ٢٥٥٩ بالمكتبة الوطنية فى باريس) يسمى جزر لكادايف « جزر الفال » (الورقة ٢٣ ب و١٦٨ ا) أو « جزر الفالات» (١٧٤) ، بينما يسمى جزر ملدايف « جزر الذيب » (١٢٤ و٥٢ ب و٥٣ ا و١٧٠ ا و١٧٥ ا و١٨٢ ا و١٩٠ ا) . انظر فران فى كتابه المذكور فى هامش ١٠٧ (ص ٢٤٠ — ٢٤١) ، وفى مقاله عن سليمان المهرى بدائرة المعارف الإسلامية ، النسخة الإنجليزية ، المجلد الرابع ، ص ١٥٣٠ .

وقد ورد ذكر الديبجات فى مروج الذهب للمسعودى (جـ ١ ، ص ٣٣٨ : الدابيهات) ، كما ذكرها سليمان التاجر (ط رينو ، ص ٧) وبزرك (ص ٦١ و ١٦٣) .

(٢) رَيْسوت : انظر بزرك ، ص ٢١٨ ، عمود ا .

(٣) سندان : بكسر السين أو فتحها . ويرى ناشر كتاب بزرك (ص٢٢٦) أنه تقوم مكانها الآن قرية سنجان (بكسر السين أوفتحها) على الساحل الغربى للهند بين دمان Daman وبسّين Bassein ، وتسمى هذه القرية سانت جون St. John فى الخرائط الإنجليزية . ولكن يرى ه . م . إليوت فى كتابه The History of India (الجزء الأول ، ص ٤٠٣) أنها دمان نفسها .

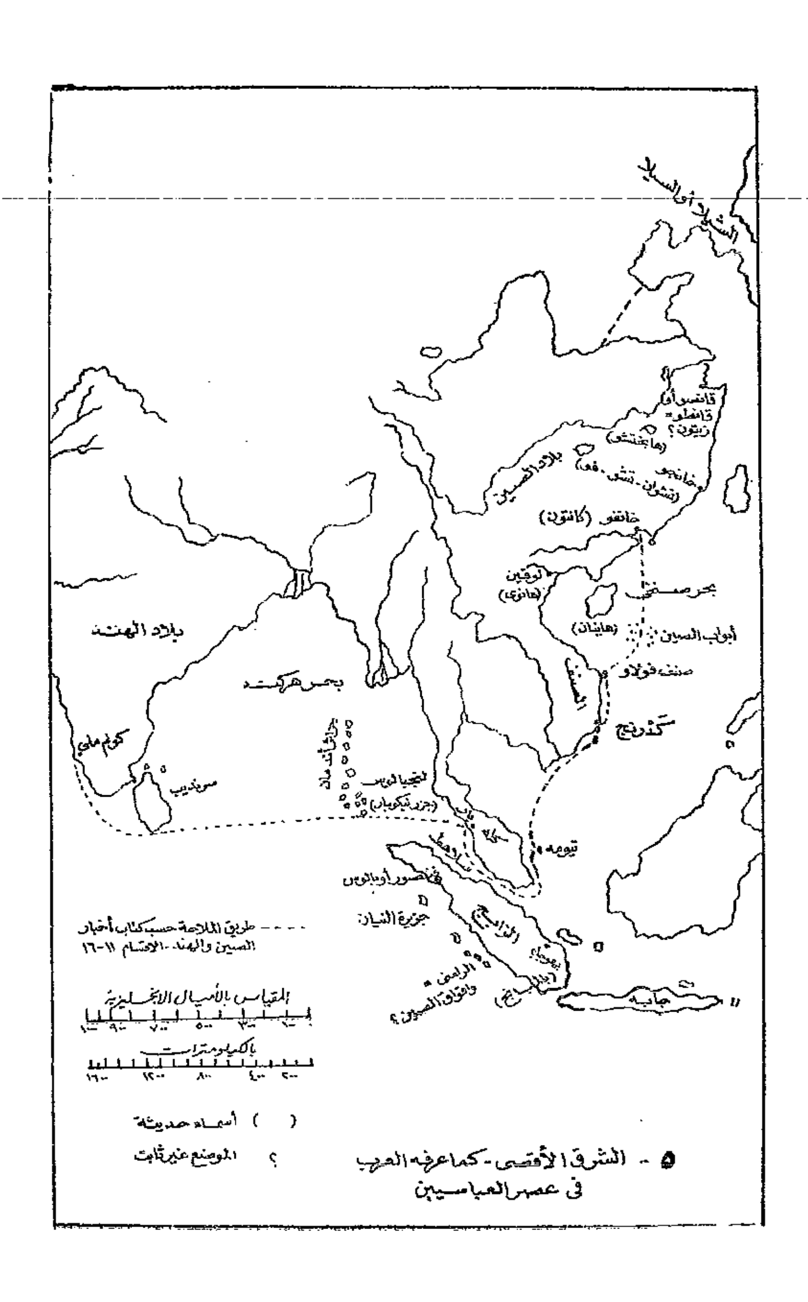
(٤) شجر لُبان أو اللبان : انظر بزرك ، ص ٢١٩ عمود ب — ٢٢٠ عمود ا .

(٥) صيمور أو سيمور : الكتابة الأولى أغلب . وفى بزرك ص ١٠٥ : صامور ، ولكن صيمور فى سائر المواضع (انظر الكشاف الجغرافى ص ٢٢١ ، عمود ا) . وهى سيمِلّا Semylla فى كتاب ريبلوس وسيمُلّا Symulla عند بطليموس ، وتقوم مكانها الآن تشول Chaul إلى الجنوب من بومباى بنحو ٢٥ ميلا . انظر بزرك ، ص ٢٢٧ ؛ وشف ، ص ٢٠٠ — ٢٠١ .

(٦) كَنْباية : هكذا يكتبها الإصطخرى (ص ١٧٢ و١٧٣ و١٧٦ و ١٧٧ و١٧٩) ، وابن حوقل (ص ٣١٩ و٣٢٤ و٣٢٥ و٣٢٧) ، والمقدسى (ص ٥٢ و ٤٧٧ و ٤٨٤ و ٤٨٦) ، والمسعودى فى مروج

الذهب (الجزء الأول ، ص ٢٥٣ و٢٥٤ ؛ والجزء الثالث ، ص٤٧) ، والمعلم سليمان المهرى فى رهانجه (المخطوط العربى رقم ٢٥٥٩ بالمكتبة الوطنية فى باريس ، الورقة ٥٤ ا و٦٤ ب) . ويكتبها ابن بطوطة (ج ٤ ، ص ٥٣) : كِنبايه (بكسر الكاف) . ويكتبها ابن خرداذبه (ص ٥٦) كنبايا ؛ وبزرك (ص ١٢٣) : كنبايت . وهى كمباى Cambay فى الخرائط الإنجليزية على الخليج المسمى بنفس الاسم ؛ انظر بزرك ، ص ٢٢٥ .

(٧) بحر لا رَوى : انظر بزرك ، ص ٢٢٩ ، س ٧ — ٩ . ويذكره المسعودى فى مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٣٣٠ و٣٣٢ و٣٣٣ و٣٣٥ .



٥ - الشرق الأقصى - كما عرفه العرب في عصر العباسيين

ملاحظات على الخريطة (٥) بقلم المترجم

(١) جزائر أندمان : هكذا فى بزرك (انظر الكشاف الجغرافى ، ص ٢٠٩ ، عمود ب) . ولكن تكتب « أندامان » فى كتاب سليمان التاجر (ط رينو ، ص ١٠) ومروج الذهب للمسعودى (جـ ١ ، ص ٣٣٩) ، ورهمانج سليمان المهرى (المخطوط العربى رقم ٢٥٥٩ بالمكتبة الوطنية فى باريس ، الورقة ٢٥ ب و١٦٨ ا) . وهى أندمان Andaman أيضاً فى الخرائط الأوربية الحديثة .

(٢) بالوس أو فنصور : هى باروس Baros الآن ، كما يرى ناشر كتاب بزرك (ص٢٦٣) . ويؤيده فى هذا دى جويه فى ابن خرداذبه (ص ٦٦ هامش f) ؛ وكذلك فران فى مقاله عن الواقواق بدائرة المعارف الإسلامية (النسخة الإنجليزية ، المجلد الرابع ، ص ١١٠٨ ب) ، حيث يقول عن باروس تلك إن العرب يسمونها بالوس أحيانا وفنصور (Pančur فى لغة الملايو) أحياناً أخرى .

ويرد ذكر بالوس فى كتاب ابن خرداذبه ، ص ٦٦ . أما فنصور فيذكرها بزرك (ص ٣٠ و٩٠ و١٢٥ و ١٢٦) ، وسليمان التاجر (ط رينو ، ص ٨) ، وابن الفقيه (ص ١٦) ، وابن رسته (ص ١٣٨) ، وسليمان المهرى فى رهمانجه (المخطوط العربى رقم ٢٥٥٩ بالمكتبة الوطنية فى باريس ، الورقة ٧٨ ب و٧٩ ب و٨١ب) .

(٣) جابة : ذكرها ابن خرداذبه ص ١٦ و٦٦ و٦٧ .

(٤) الرامنى أو الرامى : هى سومطرة فى رأى ناشر كتاب بزرك (ص ٢٦٠ ، س ١١ ؛ و٢٦٩ ، س ٢٣ — ٢٤) ، وفران (المرجع المذكور فى هامش ٦٥ ، ج ١ ، ص ٢٥ ، الهامش الثانى) ، ودى جويه (ابن خرداذبه ، الترجمة الفرنسية ، ص ٤٤ ؛ والمقدسى ، ص ١٤ ، هامش ب) ، وناشر مروج الذهب للمسعودى (ج ١ ، ص ٤٠٢) .

وقد ورد ذكر الرامنى فى كتاب ابن الفقيه (ص ١٠) ، ومروج الذهب (ج ١ ، ص ٣٤٣) ، كما ذكرها سليمان التاجر (ط رينو ، ص ٨ و٩) . أما الرامى فقد ذكرها ابن خرداذبه (ص ٦٥) ، وأبو زيد السيرافى (ص ٨٩) ؛ ويسميها المقدسى (ص ١٤) الرمى (بدون ألف) .

(٥) الزابج : يكتبها المؤلف Al-Zâbag أو Al-Zâbij ، ولكن يرى فران (فى كتابه المذكور فى هامش ٦٥ ، ج ١ ، ص V ؛ وفى مقاله عن « الزابج » فى دائرة المعارف الإسلامية ، النسخة الإنجليزية ، المجلد الرابع ، ص ١١٨٢) أن القراءة الأولى وحدها (بفتح الباء وعدم تعطيش الجيم) هى الصحيحة . وهو يرى فى المرجع الثانى (١١٨٢ ا — ١١٨٣ ب) وفى مقاله المذكور فى هامش ٤٠ (ص ٢٥٤) أنها جزيرة سومطرة . ولكن يرى ناشر كتاب بزرك (ص ٢٣١ — ٢٣٣) أنها جاوة ، ويتابعه فى هذا كاتب مادة « كله » بدائرة المعارف الإسلامية

(النسخة الإنجليزية ، المجلد الثانى ، ص ٦٦٩) ؛ وهذا هو أيضاً رأى ناشر مروج الذهب (ج ٩ ، Index Général ، ص ٢٩٣ ب) .

وقد ورد ذكر الزابج فى كتاب بزرك (ص ٧ و٨ و٦٢ و١٣٧ و١٥٠ و١٥٤ و١٨٠ و١٨٦) ، كما ذكرها ابن الفقيه (ص ١٠ — ١٣ و١٥ و١٦) ، وابن خرداذبه (ص ١٦ و٦٥ و٦٨) ، وابن رسته (ص ٨٧ و٨٨ و١٣٧) ، والمسعودى فى كتاب التنبيه والإشراف (ص ٥٥ و٦١ و٦٨) ، وسليمان التاجر (ط رينو ، ص ١٨ و٢٣) ، وأبو زيد السيرافى (ص ٨٩ و٩١ و٩٤ و٩٥ و١٠١) .

(٦) زيتون : يؤيد مارتن هارتمان (فى مقاله عن الصين China بدائرة المعارف الإسلامية ، المجلد الأول ، ص ١٨٤٣) الرأى القائل إنها تشوان — تشو Chüan-chow . ولكن يرى فران (المرجع المذكور فى هامش ٦٥ ، ج ١ ، ص ١١) أنها تسو — تونج Tseu-Tung ، من موانىء إقليم فو — كن Fu-kien . وانظر فى هذا الصدد أيضاً حزين : Arabia and the Far East ، ص ١٧٨ وهامش ٣ فيها ، وص ١٩٧ وهامش ٢ فيها .

ولا يرد اسم زيتون إلا فى المصادر العربية المتأخرة ؛ انظر هارتمان ، المرجع المذكور .

(٧) كَنْدَرَنْج : هكذا عند ابن الفقيه (ص ١٢) ، وسليمان التاجر (ط رينو ، ص ١٩) ؛ ولكن يكتبها المسعودى (مروج الذهب ، ج ١ ، ص ٣٣٠ و ٣٤٠) : كردنج . ويرى فران (المرجع المذكور فى هامش ٦٥ ، ج ١ ، ص ١٦) أنه يجب تصحيح هاتين الكتابتين إلى كُنْدْرَنْج Kundrang . ويكتبها المؤلف Kanduranga ، وهى قريبة من كتابة فران . ويرى فران أيضاً أن كندرنج هى رأس سانت جاك St. Jacques الآن .

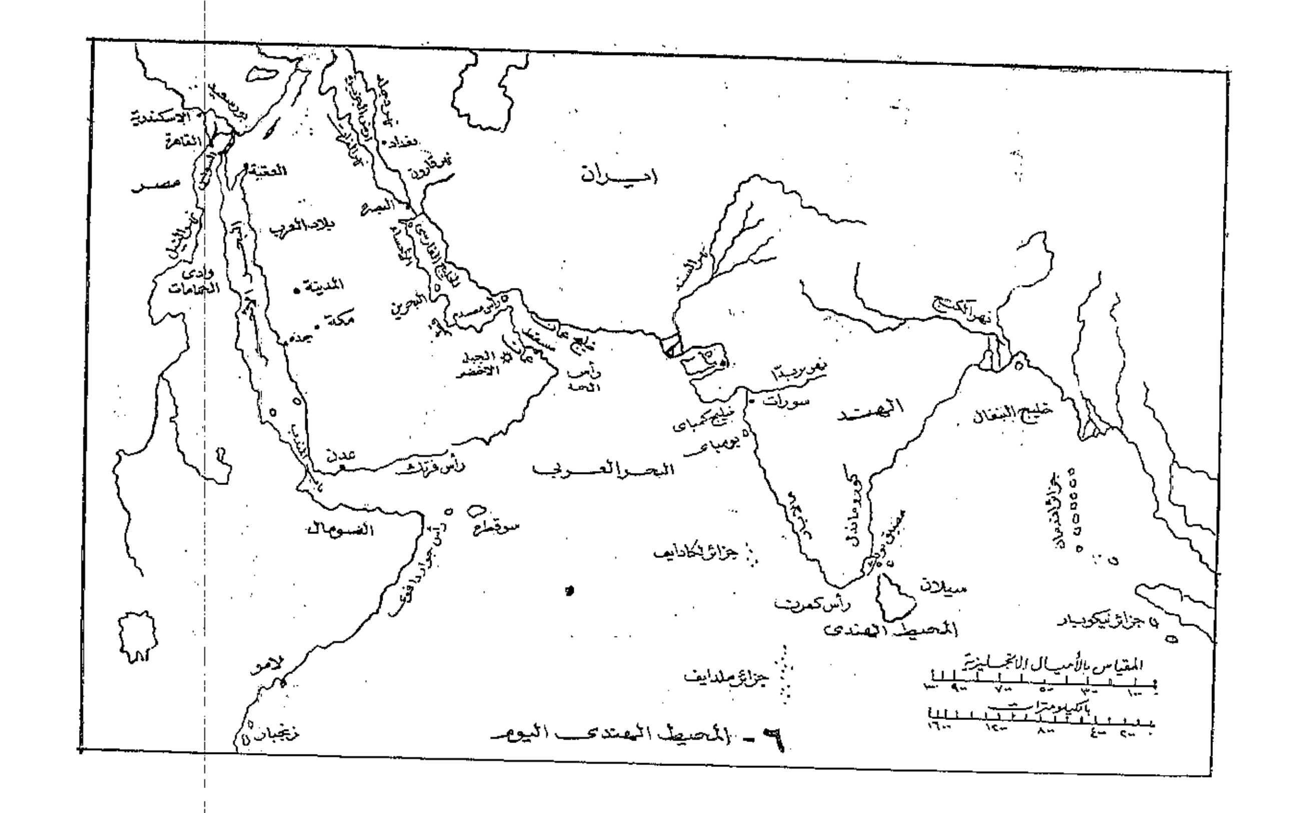
(٨) لنجبالوس : هكذا عند سليمان التاجر (ط رينو ، ص ٩) ، ولكن يكتبها ابن الفقيه (ص ١٦) لَنْكبالوس ، وابن خرداذبه (ص ٦٦) أَلَنْكَبالوس ، وبزرك (ص ١٢٧) لَجَبالوس . ويقول دى جويه (ابن الفقيه ، ص ١٢ ، هامش e) إنه يبدو أن الجزء الثانى من لنج (لنك) بالوس (أى بالوس) معناه « جزيرة » . فإذا صحّ هذا كان المعنى « جزيرة لنج (لنك) » ؛ ويؤيد هذا أن ابن الفقيه (ص ١٢) يتحدث عن قوم يقال لهم لنْج ، وذلك حيث يقول : « فإذا جاوزوه [بحر الهركند] صاروا إلى موضع يقال له كله بار بينه وبين هركند جزائر قوم يقال لهم لنْج لايعرفون لغة ولايلبسون الثياب ...» . وقد حرفها المسعودى (مروج الذهب ، ج ١ ، ص ٣٣٨) إلى ألنجبالوس .

(٩) جزيرة النِّيان : تسمى فى الخرائط الأوربية الحديثة نياس Niyas ، وهذا الاسم محرف من « نيان » . انظر ما يقوله فى هذا الصدد ناشر كتاب بزرك (ص ٢٤٥ — ٢٤٧) ودى جويه فى كتاب ابن خرداذبه (ص ٦٦ ، هامش f) .

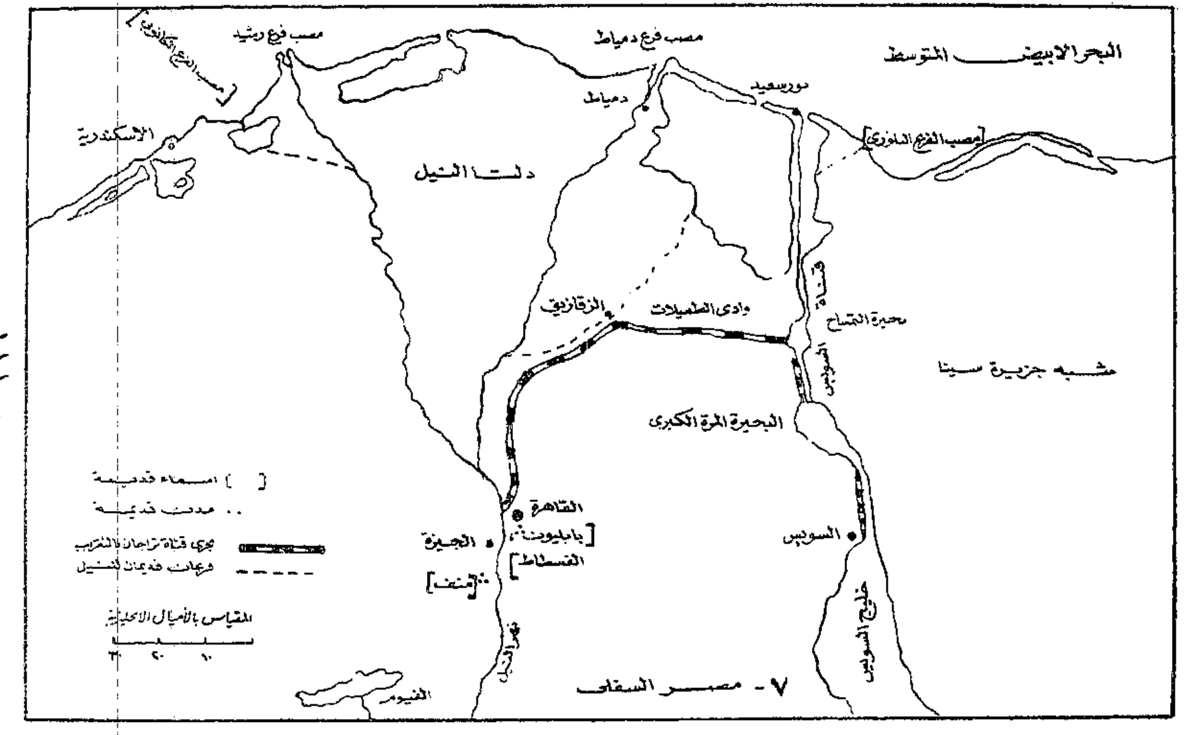
وقد ورد ذكر النيان فى كتاب بزرك (ص ١٢٥ و١٢٦) ، كما ذكرها سليمان التاجر (ط رينو ، ص ٨) .

(١٠) بحر صَنْخَىْ : هكذا يكتبها فران مصححا « صنجى » فى المصادر العربية (مروج الذهب ، ج ١ ، ص ٢٤٣ و ٣٤٥ ؛ وبزرك ، ص ٨٦ ؛ وسليمان التاجر ، ط رينو ، ص ٢٠ ؛ وابن الفقيه ، ص ١٦ [فى ص ١٣ : صنْج]) . انظر فران ، المرجع المذكور فى هامش ٦٥ ، ج ١ ، ص ٤١ هامش ١ ، و ٥٠ هامش ٤ ، و ٥٩ هامش ٣ ؛ وهو يرجعها إلى Tchang-hai (تنطق Čaṅ-khay) فى الصينية ، ومعناها « البحر العظيم » ، ويُقصد بها ذلك الجزء من بحر الصين الواقع بين جزيرة هاينان والمضايق التى بين فرموزة وبرّ الصين .

ويكتبها المؤلف « البحر السَّنْخِي » ، ولا أدري مرجعه في ذلك .



٦ - المحيط الهندى اليوم


البحر الابيض المتوسط
مصب فرع دمياط
مصب فرع رشيد
بورسعيد
دمياط
الاسكندرية
دلتا النيل
الزقازيق
وادى الطميلات
بحيرة التمساح
قناة السويس
شبه جزيرة سينا
البحيرة المرة الكبرى
القاهرة
[بابليون]
الفسطاط
الجيزة
[منف]
السويس
خليج السويس
نهر النيل
الفيوم
[ ] اسماء قديمة
.. مدن قديمة
مجرى قناة تراجان بالتقريب
فرعان قديمان للنيل
المقياس بالأميال الانجليزية
١٠
٢٠
٣٠

٧ - مصر السفلى

اللوحات

اللوحة الأولى

سفينة شراعية عربية حديثة فى المحيط الهندى

سفينة من طراز البُوم صالحة للمياه العميقة كانت تشتغل بالتجارة بين الكويت وزنجبار عام ١٩٣٩ . وتختلف هذه السفينة من بعض الوجوه عن السفن الشراعية العربية فى القرون الوسطى :

(١) فألواحها مسمرة لا مخيطة ،

(٢) ولها دفة فى المؤخرة لا دفتان على الجانبين ،

(٣) ومعداتها حديثة الطراز بعض الشيء .

ولكن من المحتمل أنها احتفظت بطابع القرون الوسطى من هذه الوجوه :

(ا) أنها تنتهى بطرف حاد فى كل من المقدمة والمؤخرة ،

(ب) وأن لها صاريين ،

(حـ) وأن لها شرعاً مثلثة عالية اقتطعت زاوية مقدَّم كل منها .

(تصوير ا . فليرز A. Villiers)

اللوحة الثانية

سفينة مصرية قديمة

إحدى سفن أسطول حتشبسوت الذى ذهب إلى بُنت حوالى ١٤٩٥ ق . م ؛ وهذا الرسم منقول عن صور بارزة على جدران الدير البحرى . والشراع العريض هو أهم ما يلفت النظر . ولا يمكن التعويل على النِّسَب ، ولـكننا نلاحظ أن كل قريّة مكونة من قائمتين من الخشب مربوطتين بحبل بعضهما إلى بعض ؛ إذ لم يمكن العثور على قوائم خشبية الواحدة منها طويلة طولا كافياً . وليس الشراع فى الحقيقة ممدوداً عبر السفين طولا كما يبدو ، فإن جهل الفنان بالنسب والأبعاد هو الذى أملى عليه هذا الوضع . والحبل الجمالونى rope truss الذى يرى أسفل الشراع كان يراد به تقوية الهيكل ومنع التقوس فى الوسط إلى أعلى . وكانت المجاديف والشرع تستعمل معاً . ومعدات السفينة كثيرة . وفيها رجلان يقوم كل منهما على دفة جانبية .

(من كتاب ج . س . ل . كلاوز Sailing Ships : G. S. L. Clowes (لندن ، ١٩٣٢) ، ص ٢٣ . والرسم الأصلى تجده فى كتاب ا . نيفيل The Temple of Deir el Bahari : E. Naville ، الجزء الثالث (لندن ، ١٨٩٨) ، اللوحة ٧٣ .)

اللوحة الثالثة

سفينة شراعية رومانية

« من تابوت عثر عليه فى صيدا وهو الآن فى متحف بيروت ، ويحتمل أنه يرجع إلى القرن الثانى الميلادى . وهذا هو نمط سفن الحبوب التى كانت تجرى بين الإسكندرية وروما . لاحظْ الأَرْدَمُون artemôn والشراع الصغير المشدود إليه .

(من كتاب ج . كونتنو La civilization phénicienne : G. Conteneau (باريس ، ١٩٢٦) ، ص ٢٧٢ .

اللوحة الرابعة

سفينة أَجَنْتا Ajanta

من صورة على جدار كهف فى أجنتا ، إلى الشمال الشرقى من بومباى ، قد ترجع إلى حوالى ٦٣٠ م . ويبدو أن الشرع المربعة الثلاثة من الطراز المستعمل فى الينكات junks الصينية ، وطولها أكبر من عرضها . لاحظ الشراع المشدود إلى طرف السفينة الأمامى ، والعين المرسومة على مقدمها ، والحِراز على ظهر مؤخرها ، والدفتين الجانبيتين ، والشراع القائم بين شراع الطرف والشراع المربع الأمامى .

(من : Ajanta, The Colour and Monochrome Reproductions نشر ج . يزدانى G. Yazdani وآخرين (أكسفورد ، ١٩٣٠) ، الجزء part الثانى ، اللوحة ٤٢ .)

اللوحة الخامسة

مركبان بيزنطيان لهما شراعان مثلثان

من مخطوط يونانى فى المكتبة الوطنية بباريس (المخطوط اليونانى رقم ٥١٠ ، الورقة ٣) ، يرجع إلى حوالى ٨٨٠ م . ومن الجلىّ فى الصورة العليا أن الجزء الأمامى من الشراع مدبب ، لم تُقتطع زاوية مقدمه كما هى الحال فى شرع المحيط الهندى . فمن المحتمل إذن أن هذه المرحلة الأخيرة من التطور نبتت فى البحر المتوسط . والدروز(*) seams الأساسية فى قماش القلاع عمودية كما فى السفن العربية الحديثة ذوات الشرع المثلثة ، وذلك للتقليل من خطر التمزق فيما يبدو . انظر ر . ل . بوين R. L. Bowen : Arab Dhows of Eastern Arabia (رحبوت ، ماساشوستس ، ١٩٤٩) ، ص ٣٠ . وقد قامت المكتبة الوطنية بتصوير هذه الصورة الفوتوغرافية .

(*) جمع دَرْز ، وهو طية الحياكة ، ويقول الفيروزابادى إنها معربة . (المترجم)

اللوحة السادسة

مركب بيزنطى آخر ذو شراع مثلث

الورقة ٣٦٧ ب من نفس المخطوط الذى نُقلت عنه اللوحة الخامسة . وتبدو هنا الخصائص نفسها ، كما تُرى دفة على الجانب الأيمن . وقد قامت المكتبة الوطنية فى باريس بتصوير هذه الصورة الفوتوغرافية .

اللوحة السابعة

سفينة الحريرى

من نسخة مخطوطة لمقامات الحريرى فى مجموعة شيفر Schefer ، المكتبة الوطنية بباريس ، المخطوط العربى رقم ٥٨٤٧ ، الورقة ١١٩ ب ؛ رسمها كاتب المخطوط ، وهو رجل من مدينة واسط بأرض الجزيرة ، عام ٦٣٤ هـ (١٢٣٧ م) . ومن الجلى أن الرسام لم يكن من رجال البحر . ويمكن أن نميز على وجه اليقين ، من بين ظواهر محيّرة كثيرة ، الخصائص الآتية : الخيوط التى تثبت الألواح بعضها إلى بعض ، ودفة المؤخرة ، والمرساة التى على شكل الخطاف ، والملاحين وهم ينزفون الماء من السفينة ، والديدبان ، والتجار فى بلنجاتهم . انظر أ . بلوشت Musulman Painting : E. Blochet (لندن ، ١٩٢٩) ، اللوحة ١٧ : مركب على الفرات . وقد قام موظفو المكتبة الوطنية فى باريس بتصوير هذه الصورة الفوتوغرافية .

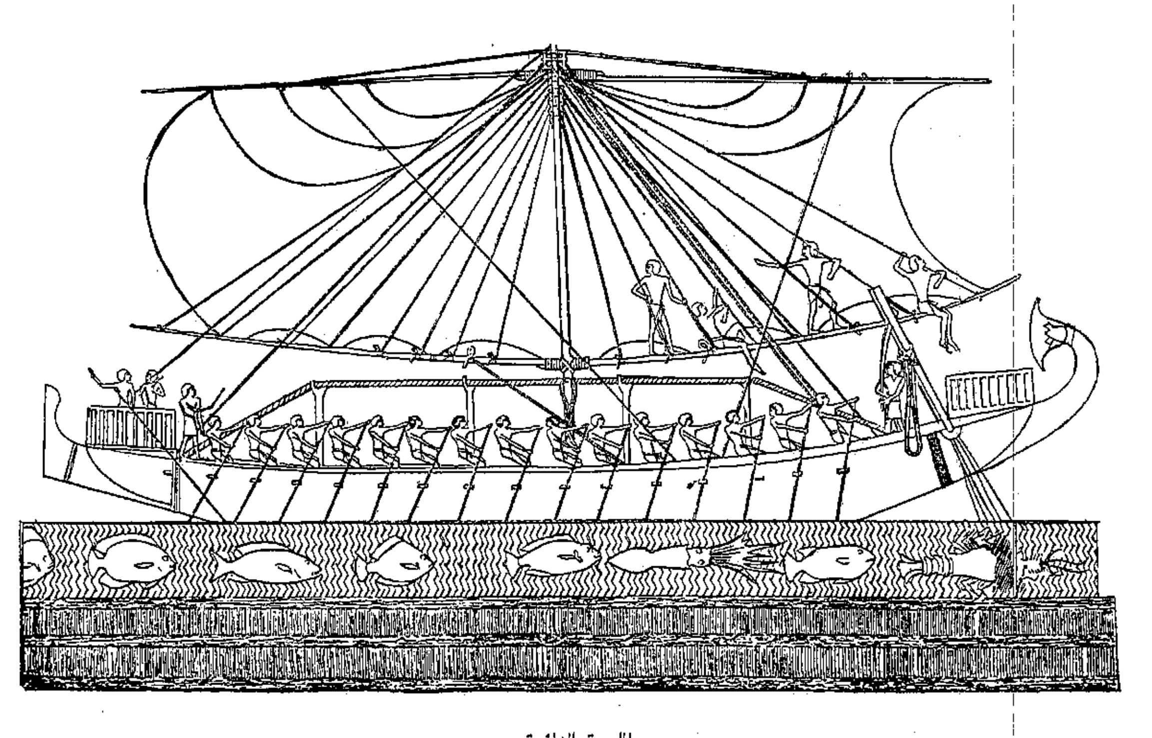
اللوحة الثامنة

قارب خفيف مشدود الألواح بالليف يستعمل قرب الشاطىء

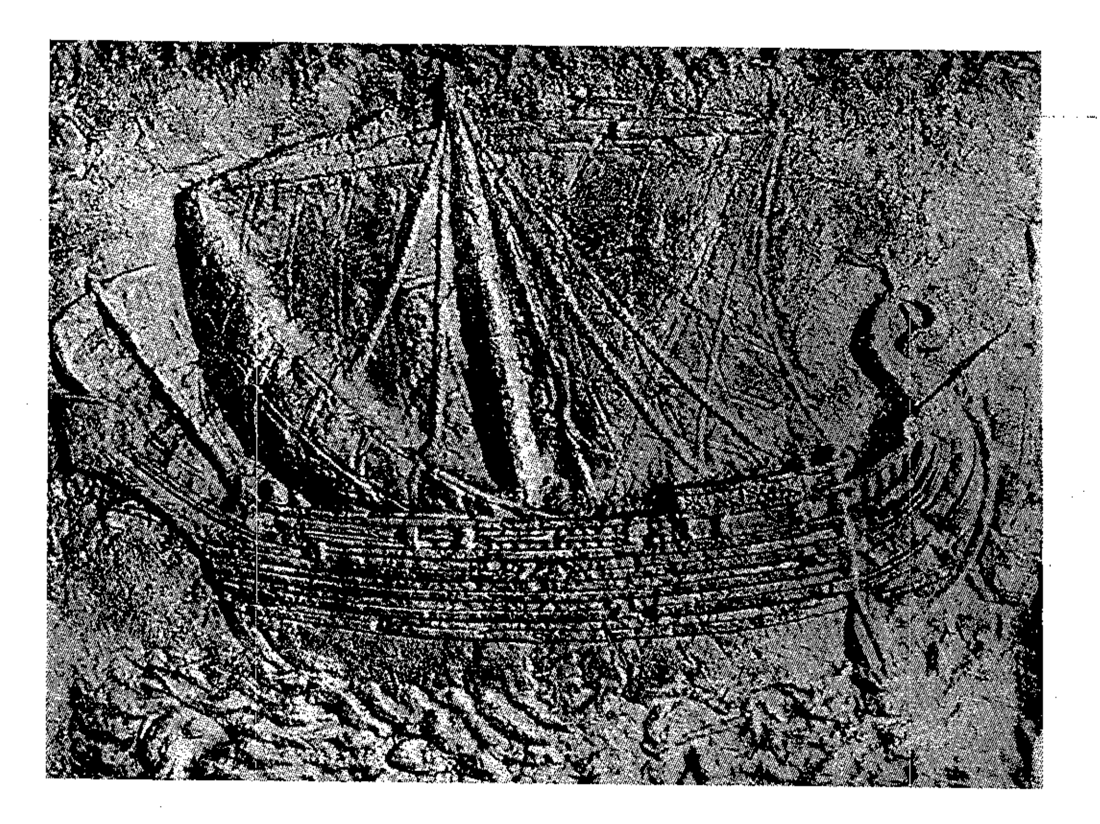
على الشاطىء فى الشحر بحضرموت عام **١٩٣٩** . وطريقة الخياطة القديمة ، التى تمثلها هذه الصورة ، لم تبق الآن إلا فى الأماكن البعيدة كل البعد .

(من تصوير ا . فليرز A. Villiers)

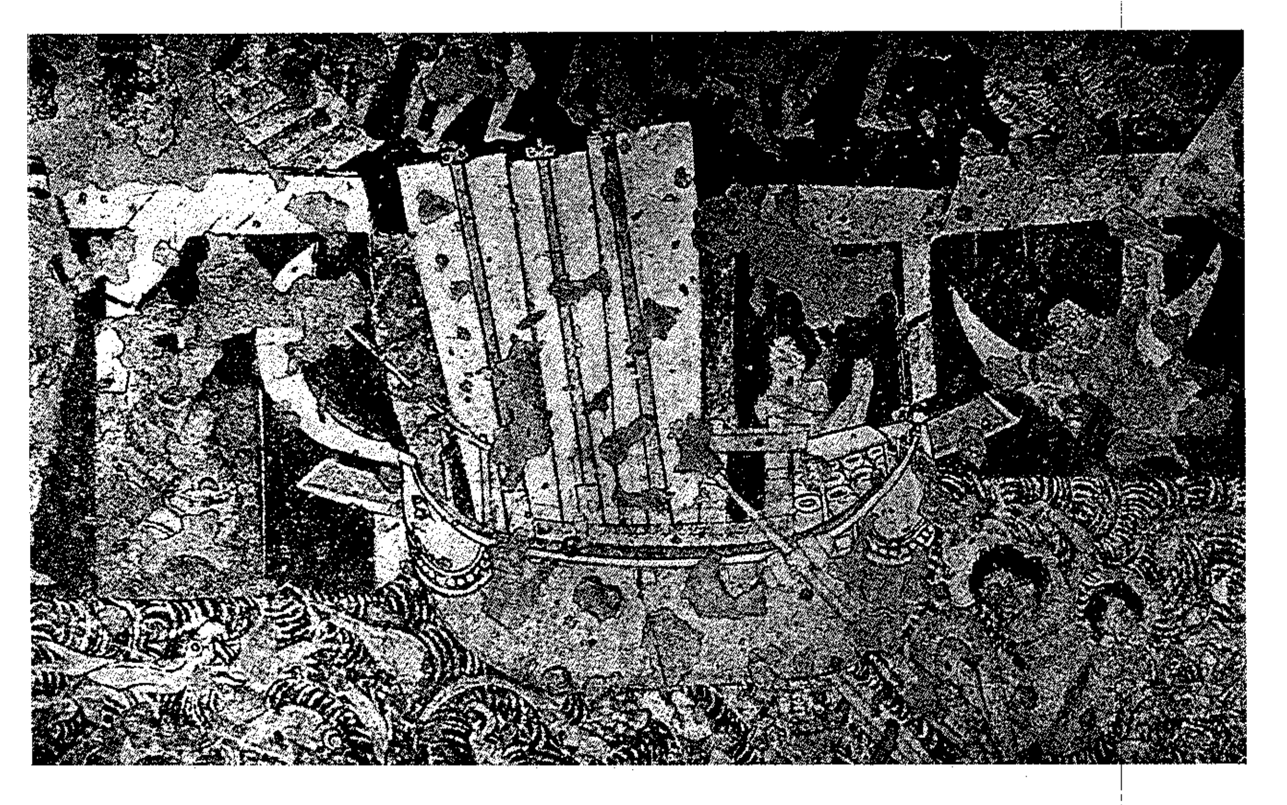
اللوحة الأولى



اللوحة الثانية



اللوحة الثالثة



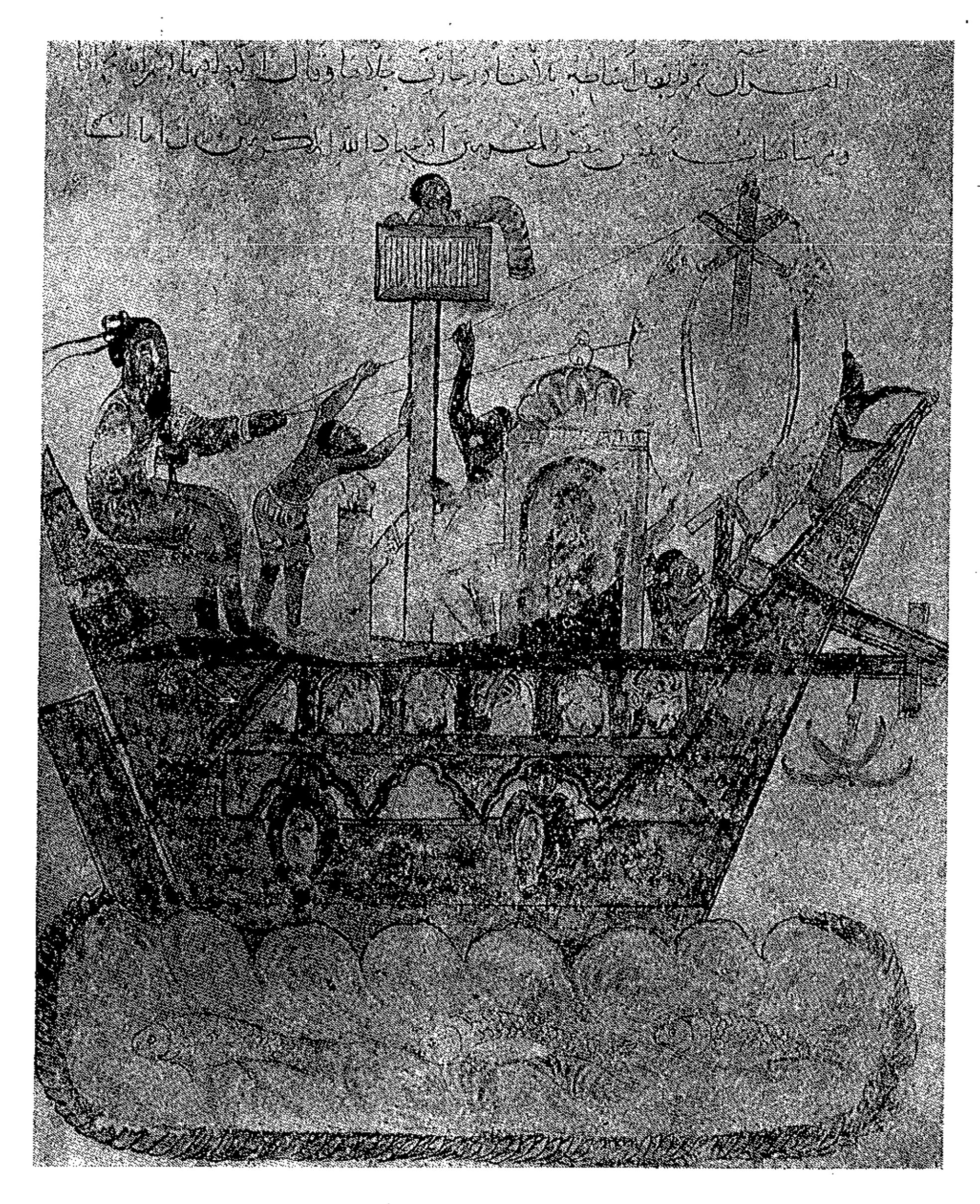
اللوحة الرابعة



اللوحة الخامسة



اللوحة السادسة

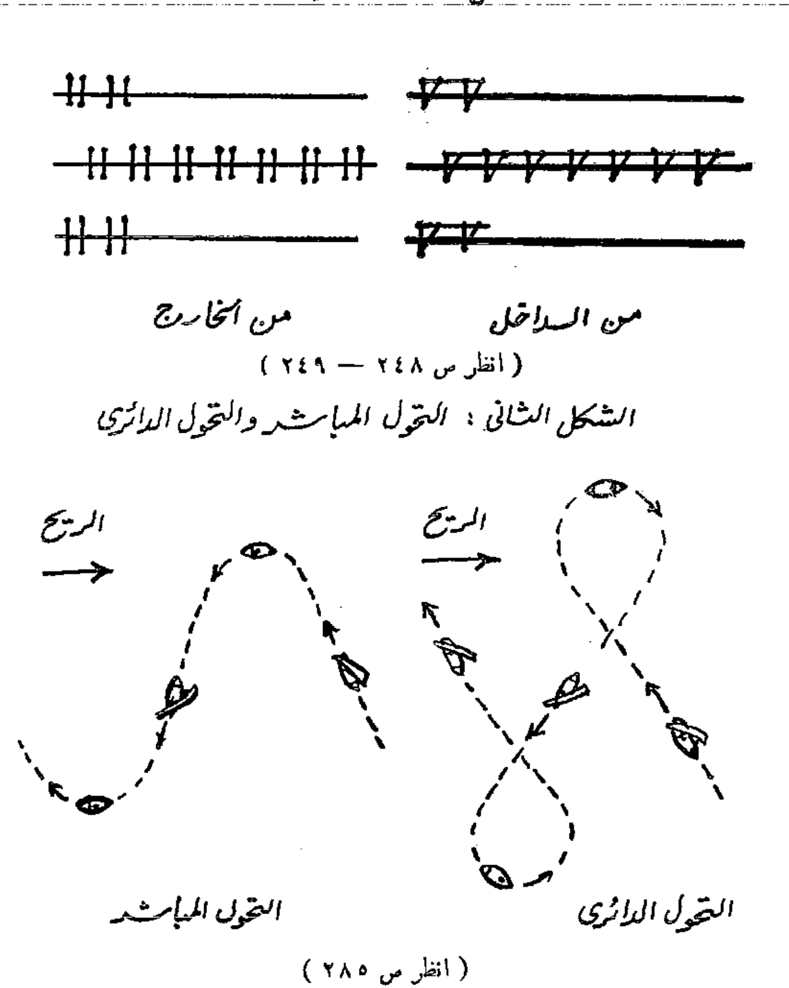


اللوحة السابعة

اللوحة الثامنة

شكلان

الشكل الأول : لوحان



(انظر ص ٢٤٨ — ٢٤٩)

الشكل الثانى : التحول المباشر والتحول الدائرى

(انظر ص ٢٨٥)

المراجع[1]

أولا — المراجع العربية :

— ** ابن بطوطة ، الرحلة ، نشرها وترجمها إلى الفرنسية دفرميرى C. Defrémery و ب . ر . سنجوينتّى B. R. Sanguinetti ، أربعة أجزاء (باريس ، ١٨٧٩ — ١٨٩٣) .

— ** ابن جُبير ، الرحلة ، نشرها و . رايت W. Wright ؛ الطبعة الثانية ، تنقيح م . ى . دى‌جويه M. J. de Goeje (ليدن ، ١٩٠٧) . انظر أيضاً Schiaparelli (بين المراجع الأجنبية) .

— ** ابن حوقل ، كتاب صورة الأرض ، الطبعة الثانية أعدها ى . ه . كرامرز J. H. Kramers فى جزأين الأول عام ١٩٣٨ والثانى عام ١٩٣٩ (ليدن) (المجلد الثانى من « المكتبة الجغرافية العربية » Bibliotheca Geographorum Arabicorum .)

---

(١) المرجع الذى تتصدره (**) أورده المؤلف فى كتابه والمترجم فى تعليقاته ، والمرجع الذى تتصدره نجمة واحدة (*) أورده المترجم وحده ، والمرجع الذى لا تتصدره أية نجمة أورده المؤلف وحده . وثمة قائمة أخرى من المراجع خاصة ببحثنا عن أوفير ، ذيلنا بها ذلك البحث . (المترجم)

—** ابن خرداذبه ، كتاب المسالك والممالك (ليدن ، ١٨٨٩) . (المجلد السادس من « المكتبة الجغرافية العربية » .)

—** ابن رسته ، كتاب الأعلاق النفيسة (ليدن ، ١٨٩٢) . (المجلد السابع من « المكتبة الجغرافية العربية » .)

—* ابن سيده ، المخصص (بولاق ، ١٣١٩ هـ) .

—** ابن عبد الحكم ، فتوح مصر ، نشره تشارلز توري C. C. Torrey (نيوهيفن ، ١٩٢٢) .

—** ابن الفقيه ، مختصر كتاب البلدان (ليدن ، ١٨٨٥) . (المجلد الخامس من « المكتبة الجغرافية العربية » .)

—** ابن ماجد (شهاب الدين أحمد) ، كتاب الفوائد فى أصول علم البحر والقواعد ؛ المخطوط رقم ٢٢٩٢ بالمكتبة الوطنية بباريس . وقد صوره فران Ferrand فى كتابه : Le pilote des mers de l'Inde, de la Chine et de l'Indonésie ، باريس ١٩٢١ — ١٩٢٣ ، وهو المجلد الأول من كتابه : Instructions nautiques et routiers arabes et portugais des XVe et XVIe siècles

—* ابن منظور ، لسان العرب .

—* ابن النديم ، الفهرست ، ط فلوجل (ليبزج ، ١٨٧١ — ١٨٧٢) (جزءان) .

— ** أبو زيد الحسن بن اليزيد السيرافى ، زيادات على كتاب «أخبار الصين والهند» ، نشرها دى فو لانجلى de Feu Langlès ، وترجمها إلى الفرنسية مع مقدمة ج . ت . رينو J. T. Reinaud فى كتابه : Relation des voyages, etc.

— ** أخبار الصين والهند ـ Relation de la Chine et de l'Inde ، نشره وترجمه إلى الفرنسية ج . سوفاجيه J. Sauvaget (باريس، ١٩٤٨) ، مع مقدمة وملاحظات . وقد اعتمد المترجم فيما يتعلق بهذا الكتاب على ط رينو فى كتابه Relation etc. ، الجزء الثانى .

— ** الإدريسى ، نزهة المشتاق فى اختراق الآفاق .

— الأزدى (أبو مطهّر محمد بن أحمد) ، حكاية أبى القاسم البغدادى ، نشره ا . متز A. Mez (هيدلبرج ، ١٩٠٢) .

— ** الإصطخرى ، كتاب مسالك الممالك (ليدن ، ١٨٧٠ ؛ الطبعة الثانية ١٩٢٧ مصورة من الأولى) . (المجلد الأول من «المكتبة الجغرافية العربية» .)

— ** ألف ليلة وليلة . وقد اعتمد المؤلف على ترجمة ر . بيرتون R. Burton ، واعتمد المترجم على طبعة المطبعة الكاثوليكية للآباء اليسوعيين ، الطبعة الثالثة .

—** بزرك بن شهريار الناخداه الرام هُرْمُزى ، كتاب عجائب الهند بره وبحره وجزايره . نشر النص ب . ا . فان دير ليث P. A. van der Lith ، وترجمه إلى الفرنسية ل . مارسيل دفيك L. Marcel Devic (ليدن ، ١٨٨٣ — ١٨٨٦) .

—** البلاذرى ، فتوح البلدان ، ط م . ى . دى جويه (ليدن ، ١٨٦٦) .

— بَيْلَك القِبْجاقى ، كتاب كنز التجار فى معرفة الأحجار ، مخطوط رقم ٢٧٧٩ بالمكتبة الوطنية بباريس .

—* التبريزى ، شرح القصائد العشر .

—* الجاحظ ، الحيوان ، جزءان (القاهرة ، ١٩٠٧) .

—* الجواليقى ، المعرَّب (ط دار الكتب بالقاهرة ، ١٣٦١ هـ) .

—** الزبيدى ، تاج العروس .

—* سليمان المهرى ، المخطوط رقم ٢٥٥٩ بالمكتبة الوطنية بباريس . وقد صوّره فران فى كتابه Le pilote des mers etc. ، باريس ١٩٢٥ ، وهو المجلد الثانى من كتابه : Instructions nautiques etc. .

— الصولى ، كتاب الأوراق ، نشره ج . هيورث — دن J. Heyworth-Dunne (لندن ، ١٩٣٤ وما بعدها) .

—** الطبرى ، تاريخ الأمم والملوك ، ط م . ى . دى جويه وآخرين (ليدن ، ١٨٧٩ — ١٩٠١) .

—* على بن عيسى الأسطرلابى الحرّانى ، كتاب العمل بالأصطرلاب ، نشره الأب لويس شيخو فى مجلة المشرق (٣ ١٩ ، ص ٢٩ — ٤٦) .

— فوزى (حسين) ، حديث السندباد القديم (القاهرة ، ١٩٤٣) .

—* الفيروزابادى ، القاموس المحيط .

— قدامة ، كتاب الخراج (ليدن ، ١٨٨٩) . (المجلد السادس من « المكتبة الجغرافية العربية » .)

—** القرآن الكريم . اعتمد المؤلف على ترجمة ر . بل R. Bell الإنجليزية .

**— المسعودى ، مروج الذهب ومعادن الجوهر ، نشره وترجمه إلى الفرنسية ب . دى مينار C. B. de Meynard و ب . دى كورتيى P. de Courteille ، تسعة أجزاء (باريس ، ١٨٦١ — ١٨٨٧) .

—** المسعودى ، كتاب التنبيه والإشراف (ليدن ، ١٨٩٤) . (المجلد الثامن من « المكتبة الجغرافية العربية» .)

—* مظهر (إسماعيل) ، قاموس النهضة (إنجليزى — عربى) ، جزءان (القاهرة) .

— ** المقدسى ، أحسن التقاسيم فى معرفة الأقاليم (ليدن ، ١٩٠٦) . (المجلد الثالث من « المكتبة الجغرافية العربية » ، الطبعة الثانية .) ترجمه إلى الإنجليزية ج . س . ا . رانكنج G. S. A. Ranking و ف . أزو F. Azoo (كلكتا ، ١٨٩٧) .

— المقريزى ، الخطط (بولاق ، ١٢٧٠ هـ) ، الجزء الأول .

— ** النويرى (محمد بن قاسم بن محمد بن الإسكندرى) ، كتاب الإلمام بما جرت به الأحكام والأمور المقضية فى وقعة الإسكندرية ؛ نشره ى . جلديمايستر J. Gildemeister فى Über arabisches Schiffswesen

— * ياقوت ، كتاب معجم البلدان ، ط . ف . فستنفلد F. Wüstenfeld (ليبزج ، ١٩٢٤) ، ستة أجزاء .

— ** اليعقوبى ، كتاب البلدان (ليدن ، ١٨٩٢) . (المجلد السابع من « المكتبة الجغرافية العربية » .)

ثانياً — المراجع الأجنبية :

— * Abbott (Nabia), In Journal of Near Eastern Studies, vol. 12 (January-October 1953), p. 140-142, reviewing the English original of the present work.
— Aeschylus, Persians (Persae).
— Agatharchides, On the Erythraean Sea; in Müller's Geographici Graeci Minores, vol. 1.
— Ahmad (N.), Muslim contributions to astronomical and mathematical geography; Islamic Culture, vol. 18 (July 1944), p. 167-186.
— Idem, The Arabs' knowledge of Ceylon; Islamic Culture, vol. 19 (July 1945), p. 223-241.
— Ammianus Marcellinus, Res gestae.
— Anderson (R.) & Anderson (R.C.), The Sailing Ship (London, 1926).
— Années d'Épigraphie (1912), no. 171.
— Antonius Martyr, De locis sanctis; in Itinera Hierosolymitana, ed, Tobler and Molinier, vol. 1.
— The Aphrodito Payri. See Greek Papyri in the British Museum.
— Arrian, Anabasis.
— Idem, Indica.
— Badger (G.P.). See A History of the Imams and Sayyids of Oman.
— * Ball (John), Egypt in the Classical Geographers (Cairo, 1942).
— Barhebraeus, Chronography, ed. and Eng. tr. E. A. W. Budge, 2 vols. (Oxford, 1932).
— Barthold (W.), Der Koran und das Meer; Zeitschrift der Deutschen Morgenländischen Gesellschaft, N.S., vol. 8 (1929), p. 37-43.
— Bell (H. I.). See Greek Papyri in the British Museum.
— ** Bengtson (H.). See Otto (W.).
— Al-Bîrûnî, India, Eng. tr. E. C. Sachau, 2 vols. (London, 1910).

— ** Book of the Himyarites, ed. A. Moberg (Lund, 1924).

— Bowen (R. L.), Arab Dhows of Eastern Arabia (Rehoboth, Massachusetts, 1949).

— Breasted (J. H.), Ancient Records of Egypt, 5 vols. (Chicago, 1906-1907).

— Brindley (H. H.), Early picture of lateen sails; Mariner's Mirror, vol. 12 (1926), p. 9-22.

— Idem, Primitive craft-evolution or diffusion; Mariner's Mirror (July 1932).

— * Broadhurst (R. J. C.), The Travels of Ibn Jubayr, translated from the original Arabic by . . . with an introduction and notes (London, 1952).

— * Brockelmann (C.), Geschichte der arabischen Litteratur & Supplement.

— * Idem, Lexicon Syriacum, 2nd ed. (Halis Saxonum, 1928).

— Browne (E. G.), A Literary History of Persia (Cambridge, 1929), vol. 1.

— Bruce (J.), Travels to Discover the Source of the Nile, 3rd ed. (Edinburgh, 1813), vol. 2.

— ** Bunbury (E. H.), A History of Ancient Geography, 2 vols., 1st ed. (London, 1879), 2nd ed. (London, 1883).

— ** Bury (J. B.), History of the Later Roman Empire, 2 vols. (London, 1923, Reprinted 1931).

— Butler (A. J.), The Arab Conquest of Egypt (Oxford, 1902).

— Caetani (L.), Annali dell' Islam (Milano, 1905-1926).

— * The Cambridge Ancient History.

— The Cambridge Mediaeval History, vol. 8 (Cambridge, 1913).

— Cary (M.), The Geographic Background of Greek and Roman History (Oxford, 1949).

— Charlesworth (M. P.), Trade Routes and Commerce of the Roman Empire (Cambridge, 1926).

— Idem, In Classical Quarterly, vol. 22 (1928).

— Chatterton (E. K.), Fore and Aft Craft and their Story (London, 1927).

— Chung (Kei Won) & Hourani (G. F.), Arab geographers on Korea; Journal of the American Oriental Society, vol. 58, no. 4 (December 1938), p. 658-661.

— Clemesha (W. W.), The early Arab thalassocracy ; Journal of the Polynesian Society, vol. 52 (1943), p. 110-131.

— Clowes (G. S. L.), Sailing Ships (London, 1930).

— Idem, The Story of Sail (London, 1936).

— Codazzi (A.), Il compendio geographico arabo di Ishâq b. al-Ḥusayn; Rend. Acc. Lincia (1929).

— Colomb (P. H.), Slave-Catching in the Indian Ocean (London, 1873).

— Cosmas Indicopleustes, Christian Topography (Topographia Christiana).

— * Delitzsch (Franz), Commentar über das Buch Jesaia, 4th ed. (Leipzig, 1889).

— * Dillmann (August), Der Prophet Jesaia, 5th ed. (Leipzig, 1890). (Kurzgefasstes exegetisches Handbuch zum Alten Testament. Fünfte Lieferung.)

— Dio Cassius, Roman History.

— Dolley (R. H.), The warships of the later Roman empire; Journal of Roman Studies, vol. 38 (1948), p. 47-53.

— ** Dougherty (R. P.), The Sealand of Ancient Arabia (New Haven, 1932).

— * Dozy (R.), Supplément aux dictionnaires arabes, 2 vols. (Leiden-

Paris, 1927).

— Duarte Barbosa, in Hakluyt Society, 2nd Series, vol. 39.

— Economic Survey of Ancient Rome (Baltimore, 1933-1940).

— * Elliot (H. M.), The History of India, as told by its own historians. The Muhammadan Period. Edited from the posthumous papers of the late . . . by Professor John Dowson. Vol. 1 (London, 1867).

— Elliott (W.), Coins of Southern India (London, 1885).

— ** Encyclopaedia Britannica.

— ** Encyclopaedia of Islam & Supplement.

— Erman (A.), Literature of Ancient Egyptians; Eng. tr. A. M. Blackman (London, 1927).

— Eusebius, Praeparatio Evangelica.

— Eutropius, Breviarium.

— Fa-Hien. See The Travels of Fa-Hien.

— * Fahmy (Aly Mohammed), Muslim Sea-Power in the Eastern Mediterranean from the seventh to the tenth century A. D. (London, 1950).

— ** Ferrand (G.), Relations de voyages et textes géographiques arabes, persans et turcs relatifs à l'Extrême-Orient du VIIIe au XVIIIe siècles (Paris, 1913-1914), 2 vols.

— Idem, Le K'ouen-louen et les anciennes navigations interocéaniques dans les mers du Sud (suite); Journal Asiatique (1919), p. 5-68.

— ** Idem, L'élément persan dans les textes nautiques arabes des XVe et XVIe siècles; Journal Asiatique, vol. 204 (April-June 1924), p. 193-257.

— **Idem, Introduction à l'astronomie nautique arabe (Paris, 1928). (Instructions nautiques et routiers arabes et portugais des XVe et XVIe siècles. Vol. 3.)

— Idem. See ابن ماجد and سليمان المهرى .

— Foucher (F.). See Marshall (J.).

— ** Fränkel (S.), Die aramäischen Fremdwörter im Arabischen (Leyden, 1886).

— ** Frankfort (H.), The origin of monumental architecture in Egypt; American Journal of Semitic Languages and Literatures, vol. 58 (1941), p. 329-358.

— * Freytag (G. W.), Lexicon Arabico-Latinum, 4 vols. (Halle, 1830-1837).

— Frisk (J. I. H.), Le Périple de la Mer Érythrée (Gothenburg, 1927).

— Gildemeister (J.), Über arabisches Schiffswesen; Göttinger Nachrichten (1882), p. 431-449. See النويرى

— ** Glaser (E.), Skizze der Geschichte und Geographie Arabiens, vol. 2 (Berlin, 1890).

— * Idem, Zwei Publikationen über Ophir (München, 1902).

— Glueck (N.), Articles on Ezion-geber in Bulletin of the American Schools of Oriental Research, nos. 71 and 72 (October and December 1938), no. 76 (October 1939), no. 80 (October 1940); and in Annual Report of the Smithsonian Institution (1941), p. 453-478.

— Greek Papyri in the British Museum, vol. 4, the Aphrodito Papyri, ed. H. I. Bell (London, 1910).

— * Gsell (Stéphane), Hérodote (Alger, 1915).

— Gunther (R. T.), The Astrolabes of the World, 2 vols. (Oxford, 1932).

— * Hall (H. R.), The Ancient History of the Near East; 10th ed. (London, 1947).

— Hasan (H.), A History of Persian Navigation (London, 1928).

— Hermann (A.), Die Verkehrswege zwischen China, Indien und Rom um 100 nach Chr. Geb. (Veröffentlichungen des Forschungsinstituts für vergleichende Religionsgeschichte a. d. U. Leipzig, Heft 7, 1922.)

— ** Herodotus.

— Herzfeld (E.), Paikuli, vol. 1 (Berlin, 1924).

— Idem, Zoroaster and his World (Princeton, 1947), vol. 2.

— ** Hirth (F.), China and the Roman Orient (Leipzig, 1885).

— Hirth (F.) & Rockhill (W.), Chau Ju-Kua (St. Petersburg, 1911.)

— Hirth (F.); The mystery of Fu-lin II; Journal of the American Oriental Society, vol. 33 (1913), p. 193-208.

— Historia Augusta.

— A History of the Imams and Sayyids of Oman, ed. G. P. Badger (London, 1871). (Hakluyt Society, vol. 44.)

— History of Kilwah, ed. S. A. Strong; J.R.A.S. (1895), p. 385-430.

— Hitti (P.K.), History of the Arabs, 2nd ed. (London, 1940).

— Höfner (Maria). See Wissmann (Hermann von).

— Hornell (J.); The origins and ethnological significance of Indian boat designs; Memoirs of the Asiatic Society of Bengal, vol. 3 (Calcutta, 1920).

— * Idem, The outrigger-nuggar of the Blue Nile; Antiquity, 1938, p. 354-359.

— * Idem, The frameless boats of the middle Nile; Mariner's Mirror, vol. 25, no. 4 (October 1939), p. 417-432 (Part I); and vol. 26, no. 2 (April 1940), p. 125-144 (Part II).

— Idem, The sea-going mtepe and dau of the Lamu archipelago; Mariner's Mirror, vol. 27 (January 1941), p. 54-68.

— ** Idem, Sea-trade in early times; Antiquity, vol. 15 (1941), p. 233-256.

— Idem, A tentative classification of Arab seacraft; Mariner's Mirror (January 1942).

— Idem, Water Transport : Origins and Early Evolution (Cambridge, 1946).

- Idem, Naval activity in the days of Solomon; Antiquity, vol. 21 (June 1947), p. 66-73.
— Hourani (G. F.). See Chung (K. W.).
— *Huzayyin (S. A.), Arabia and the Far East (Cairo, 1942).
— Ishâq (M.), A peep into the first Arab expeditions to India under the Companions of the Prophet; Islamic Culture, vol. 19 (April 1945), p. 109-114.
— Isidore of Charax, Parthian Stations; Eng. tr. W. H. Schoff (Philadelphia, 1914).
— Jal (A.), Glossaire des termes nautiques (Paris, 1848).
— The Jâtaka, Eng. tr. E. B. Cowell and others (Cambridge, 1897 sqq.).
— John Malalas, Chronicle.
— Johnstone (J.), Introduction to Oceanography (London, 1923).
— Jordanus, Mirabilia Descripta; Eng. tr. H. Yule (London, 1863). (Hakluyt 1st Series, vol. 31.)
— * Jouguet (P.), Macedonian Imperialism; Eng. tr. M. P. Dobie (London, 1928).
— Kahle (P.), Zur Geschichte des mittelalterlichen Alexandria; Der Islam, vol. 12 (1922).
— * Kammerer (A.), Essai sur l'histoire antique d'Abyssinie (Paris, 1926).
— ** Idem, La mer Rouge, l'Abyssinie et l'Arabie depuis l'antiquité, 2 tomes. (Mémoires de la Société Royale de Géographie d'Égypte, Tomes XV et XVI. Le Caire, 1929 et 1935.)
— ** Kantor (H. J.), The final phase of predynastic culture; Journal of Near Eastern Studies, vol. 3 (1944), p. 110-136.
— Kindermann (H.), "Schiff" im Arabischen (Zwickau, 1934).
— Komroff (M.), Contemporaries of Marco Polo (London, 1928).

— Kornemann (E.), Die historischen Nachrichten des Periplus maris Erythraei über Arabien; Janus, vol. 1 (1921).

— Köster (A.), Das antike Seewesen (Berlin, 1923).

— Idem, Studien zur Geschichte des antiken Seewesens (Leipzig, 1934).

— Kroll (W.). See Pauly.

— Kuwabara (J.), On P'u Shou-kêng; Memoirs of the Research Department of the Toyo Bunko, no. 2 (1928), p. 1-79.

— * Lane (E. W.), Madd al-Qâmûs.

— Laufer (B.), Sino-Iranica (Chicago, 1919).

— Leo VI, Naumachica; ed. A. Dain, Naumachica (Paris, 1943).

— Le Strange (G.), The Lands of the Eastern Caliphate (Cambridge, 1905).

— Lévi (S.), Les missions de Wang Hiuen-Tsʻe dans l'Inde (suite et fin); Journal Asiatique (May-June 1900), p. 401-468.

— Lewicki (T.), Les premiers commerçants arabes en Chine; Rocznik Orientalistyczny, vol. 11 (1935), p. 173-186.

— Littmann (E.) & others, Deutsche Aksum Expedition, 4 vols. (Berlin, 1913).

— Lokotsch (K.), Etymologisches Wörterbuch der europäischen Wörter orientalischen Ursprungs (Heidelberg, 1927).

— ** Luckenbill (D. D.), Ancient Records of Assyria and Babylonia, 2 vols. (Chicago, 1927).

— Mandeville (Sir John), Travels; ed. J. Ashton (London, 1887).

— Marco Polo. See Yule.

— Marshall (J.) and Foucher (F.), The Monuments of Sanchi, vol. 2.

— Martyrdom of St. Arethas; in Patrologia Graeca, vol. 115 (Paris, 1890).

— Al-Marwazî (Sharaf al-Zamān Tâhir), On China, the Turks and India; ed. V. Minorsky (London, 1942).

— Meyer-Lubke (W.), Romanisches etymologisches Wörterbuch (Heidelberg, 1911).
— ** Mez (A.), Die Renaissance des Islams (Heidelberg, 1922). Arabic translation by Mohammed 'Abdul-Hâdî Abû-Rîdah, 2nd ed. (Cairo, 1948).
— Milton (John), Paradise Lost.
— Moberg (A.). See Book of the Himyarites.
— ** Montet (P.), Byblos et l'Égypte; Texte (Paris, 1928).
— ** Montgomery (J.), Arabia and the Bible (Philadelphia, 1934).
— Mookerji (R.), A History of Indian Shipping and Maritime Activity (London, 1912).
— Moreland (W. H.), The ships of the Arabian Sea about A. D. 1500; J. R. A. S. (January and April 1939), p. 63-74 and 173-192.
— ** Moritz (B.), Arabien (Hanover, 1923).
— Muir (W.), The Caliphate, its Rise, Decline and Fall; revised T. H. Weir (Edinburgh, 1924).
— Müller (C.), Geographici Graeci Minores, vol. 1 (Paris, 1855).
— Nadvi (S. S.), Arab navigation; Islamic Culture, vol. 15 (October 1941), p. 435-448, and 16 (January, April and October 1942), p. 72-86, 182-198, 404-422.
— Nainar (S. M. H.), Arab Geographers' Knowledge of Southern India (Madras, 1942).
— ** Nâsir-i-khusraw, Sefer Nameh; ed. and Fr. tr. C. Schefer (Paris, 1881); Arabic translation by Yehia el-Khashshâb (Cairo, 1945).
— Naville (E.), The Temple of Deir al Bahari, vol. 3 (London, 1898).
— Newberry (P. E.), Notes on sea-going ships; Journal of Egyptian Archaeology, vol. 28 (1942), p. 64-66.
— Newbold (D.), The Crusaders in the Red Sea and the Sudan; Sudan Notes and Records, vol. 22, pt. II (1945), p, 213-227; re-

printed in Antiquity, vol. 20 (1946), p. 176-185.

— Nicholson (E.), Men and Measures (London, 1912).

— Nielsen (Ditlef), Handbuch der altarabischen Altertumskunde, vol. 1 (Kopenhagen, 1927). In Verbindung mit Geheimrat Fr. Hommel und Prof. Nik. Rhodokanakis herausgegeben von...

— Nöldeke (T.), Geschichte der Perser und Araber zur Zeit der Sasaniden. Aus der arabischen Chronik des Tabari übersetzt und mit ausführlichen Erläuterungen und Ergänzungen versehn (Leyden, 1879).

— Idem, Sketches from Eastern History, Eng. tr. J. S. Black (London, 1892).

— Nonnosus, fragment in Historici Graeci Minores, vol. 1, p. 474-475.

— ** Otto (W.) & Bengtson (H.), Zur Geschichte des Niederganges des Ptolemäerreiches (Munich, 1938). (Abhandlungen der Bayerischen Akademie der Wissenschaften. Philosophisch-historische Abteilung. Neue Folge. Heft 17.)

— * The Oxford Classical Dictionary (Oxford, 1949).

— Ouseley (W.), Travels in Various Countries of the East (London, 1819 sqq.).

— Palmer (J. A. B.), In Classical Quarterly, vol. 41 (1947).

— Parkinson (C. N.), Trade in the Eastern Seas, 1793-1813 (Cambridge, 1937).

— Pauly (A.), Wissowa (G.), and Kroll (W.), Real-Encyclopädie der klassischen Altertumswissenschaft (1893 —).

— Peake (H.), The copper mountain of Magan; Antiquity, vol. 2 (1928), p. 452-457.

— Pelliot (P.), Deux itinéraires de Chine en Inde à la fin du VIIIe siècle; Bulletin de l'École Française de l'Extrême-Orient, vol. 4 (1904), p. 131-413.

— ** Periplus Maris Erythraei; in C. Müller's Geographici Graeci Minores, vol. 1. See also Frisk and Schoff.
— * Peters (Carl), Im Goldland des Altertums (München, 1902).
— Philostorgius, Church History (Historia Ecclesiastica).
— Pirenne (H.), Mahomet et Charlemagne (Paris, 1937).
— Pliny, Natural History. (Naturalis Historiae Libri)
— Polybius, Histories.
— Posener (G.), La première domination perse en Égypte (Cairo, 1936).
— Idem, Le canal du Nil à la mer Rouge avant les Ptolemées: in Chronique d'Égypte, vol. 26 (July 1938), p. 259-273.
— Poujade (J.), La route des Indes et ses navires (Paris, 1926).
— Prinsep (J.), Note on the nautical instruments of the Arabs; Journal of the Asiatic Society of Bengal (December 1836), p. 784 ff. Reprinted in Ferrand's Introduction à l'astronomie nautique arabe.
— Procopius, Gothic Wars.
— Idem, Persian Wars; Eng. tr. H. B. Dewing in Loeb Classical Library (London, 1914 sqq.).
— Ptolemy Claudius, Geography.
— * Rawlinson (H. G.), Intercourse between India and the Western World, 2nd ed. (Cambridge, 1926).
— The Red Sea and Gulf of Aden Pilot, 9th ed. (London, 1944, British Admiralty).
— ** Reinaud (J. T.), Relation des voyages faits par les Arabes et les Persans dans l'Inde et à la Chine dans le IXe siècle de l'ère chrétienne. Tome 1 : Introduction et traduction (Paris, 1845). Tome II : Notes de la traduction et texte arabe (Paris, 1845).
— ** Rhodokanakis (N.), Die Sarkophaginschrift von Gizeh; Zeitschrift für Semitistik, vol. 2 (1924), p. 113-133.
— Idem, In Handbuch der altarabischen Altertumskunde. vol. 1. See

Nielsen.

— Rockhill (W.). See Hirth.

— Rodgers (W. L.), Naval Warfare under Oars, 14th — 16th Centuries (Annapolis, 1939).

— Rossini (C.), Expéditions et possessions des Habasât en Arabie; Journal Asiatique, 11th Series, vol. 18 (July-September 1921), p. 5-36.

— Rostovtzeff (M.), Zur Geschichte des Ost- und Südhandels im ptolemäisch-römischen Ägypten; Archiv für Papyrusforschung, vol. 4 (1907-1908), p. 298-315.

— Idem, The Social and Economic History of the Roman Empire (Oxford, 1926).

— Idem, The Social and Economic History of the Hellenistic World, 3 vols. (Oxford, 1941).

— Saint-Denis (E. de), La vitesse des navires anciens; Revue archéologique, vol. 18 (July-September 1941), p. 121-138.

— Saussure (L. de), L'Origine de la rose des vents et l'invention de la boussole; Archives des sciences physiques et naturelles, vol. 5 (Geneva, 1923). Reprinted in Ferrand's Introduction à l'astronomie nautique arabe.

— ** Sauvaget (J.), Sur d'anciennes instructions nautiques arabes pour les mers de l'Inde; Journal Asiatique, vol. 236 (1948), p. 11-20.

— Idem, See أخبار الصين والهند.

— Schiaparelli (C.), Ibn Ǵubayr, Viaggio (Rome, 1906). See ابن جبير.

— ** Schoff (W. H.), The Periplus of the Erythraean Sea (New York, 1912).

— Schur (W.), Die Orientpolitik des Kaisers Nero; Klio, Beiheft 15 (Neue Folge, Heft II) (Leipzig, 1923).

— Schwartz (W.), Die Inschriften des Wüstentempels von Redesiye; Jahrbuch für klassische Philologie, vol. 153 (1896).

— Severus ibn al-Muqaffa', History of the Patriarchs of the Egyptian Church, vol. II, pt. I, ed. and transl. Y. 'Abd al-Masîḥ and O. H. E. Burmester, 2 vols. (Cairo, 1943).
— Al-Sindî (B. N. Bakhsh Khân), The probable date of the first Arab expedition to India; Islamic Culture, vol. 20 (July 1946), p. 250-266.
— Smyth (H. W.), Mast and Sail in Europe and Asia (London, 1906).
— Sottas (J.), An early lateen sail in the Mediterranean; Mariner's Mirror (1939).
— * Sprenger (A.), Die alte Geographie Arabiens (Bern, 1875).
— Stiffe (A. W.), Former trading centres of the Persian Gulf; Geographical Journal, vol. 12. See تصويبات وإضافات regarding p. 251.
— Strabo, Geography.
— Strong (S. A.). See History of Kilwah.
— Takakusu (J.), A Record of the Buddhist Religion (Oxford, 1896).
— Idem, In First Congress of Far Eastern Studies (Hanoi, 1903).
— Tarn (W. W.), Ptolemy II and Arabia; Journal of Egyptian Archaeology, vol. 15 (1929), p. 9-25.
— * Idem, Hellenistic Civilisation, 2nd ed. (London, 1930).
— ** Idem, The Greeks in Bactria and India (Cambridge, 1938); 2nd ed. (Cambridge, 1951).
— Theophanes, Chronographia.
— Theophrastus, History of Plants, Eng. tr. A. Hort in Loeb Classical Library (London, 1916).
— Theophylactus Simocatta, Histories (ed. Teubner).
— Thomas (B.), Arabia Felix (London, 1932).
— ** Thomson (J. O.), A History of Ancient Geography (Cambridge, 1948).
— Thucydides, Peloponnesian War.
— * Thureau-Dangin (F.), Die sumerischen und akkadischen Kö-

nigsinschriften (Leipzig, 1907). (Vorderasiatische Bibliothek. I. Band. Abteilung I.)

— ** Idem, Vocabulaires de Ras-Shamra; Syria, vol. 12 (1931), p 225-266.

— Torr (C.), Ancient Ships (Cambridge, 1894).

— Toynbee (A. J.), A Study of History, vol. 1 (London, 1934).

— * Tozer (H. F.), A History of Ancient Geography, 2nd ed. with additional notes by M. Cary (Cambridge, 1935).

— The Travels of Fa-Hien, Eng. tr. J. Legge (Oxford, 1886).

— Varthema, In Hakluyt Society, 1st Series, vol. 32.

— Vegetius, Epitome Rei Militaris, ed. C. Lang (Leipzig, 1885).

— Vergil, Aeneid.

— Villard (U. M. de), Note sulle influenze asiatiche nell' Africa orientale; Rivista degli Studi Orientali, vol. 17 (July 1938), p. 303-349.

— Villiers (A.), Sons of Sindbad (London, 1940).

— Idem, Some aspects of the Arab dhow trade; Middle East Journal. vol. 2 (October 1948), p. 399-416.

— Warmington (E. H.), The Commerce between the Roman Empire and India (Cambridge, 1928).

— ** Wilson (A.), The Persian Gulf (London, 1928).

— * Wissmann (Hermann von) and Höfner (Maria), Beiträge zur historischen Geographie des vorislamischen Südarabien (Wiesbaden, 1953). (Akademie der Wissenschaften und der Literatur. Abhandlungen der geistes- und sozialwissenschaftlichen Klasse. Jahrgang 1952. Nr. 4.)

— Wissowa (G.), See Pauly.

— Yule (H.), The Book of Ser Marco Polo, the Venetian, 3rd ed., 2 vols. (London, 1903).

— Idem, Cathay and the Way Thither, 2nd ed. (London, 1915), vol. 1.

تصويبات وإضافات

تصويبات (نورد الصواب وحده فيما يلى) :

— ص ١٠ ، س ٦ : 1950

— ص ٣٦ ، الهامش ، س ٥ من أسفل : Südarabien

— ص ٤٠ ، الهامش ، س ٦ : ٤٣ : ١٤

— ص ٤٤ ، هامش ١٤ ، س ٢ : C. Müller : Geographici Graeci Minores

— ص ٤٧ ، س ٣ ـ ٤ : مدينة من الأسواق « فى فارس » ، أى پارثيا ، ...

— ص ٥٢ ، س ٢ : تبحر منه

— ص ٦٢ ، هامش * : eudaemones

— ص ٦٣ ، س ٣ ـ ٤ : وتقول رواية كانت شائعة فى القرن السادس الميلادى إن البطالمة أوفدوا « مستوطنين » ...

— ص ٦٥ ، الهامش ، س ٧ : Hultzsch

— ص ٧٣ ، الهامش ، س ٤ : 1793 - 1813

— ص ٧٧ ، هامش ٢٩ ، آخر سطر : (كمبردج ، ١٩٤٨)

— ص ٨٣ ، س ٤ : وعمانة وولاية فارس

— ص ٨٤ ، س ٢ : بومباى .

— ص ٨٦ ، س ٦ : « بلاد العرب » Arabia ، وأنشأ ...

— ص ٨٩ ، س ١ ـ ٢ : [ماركوس أورليوس أنطونينوس Marcus Aurelius Antoninus]

— ص ٩٠ ، هامش * : هو ماركوس أورليوس أنطونينوس باسيانوس Bassianus .

— ص ٩٣ ، الهامش ، س ٩ من أسفل : زنگ .

— ص ١٤٦ ، س ١٠ : Dictionary

— ص ١٦٥ ، هامش ٣٣ ، س ٣ : (أو الهند)

— ص ١٧٣ ، الهامش ، آخر سطر : ١٩٥٣

— ص ١٩٨ ، س ٣ : بلنگ . س ٩ : الدَّفتر . هامش *** ، س ٤ : from the Seventh

— ص ٢٠٠ ، س ١٠ : كاتان

— ص ٢٠٥ ، الهامش ، س ٤ : Reinaud

— ص ٢١٣ ، هامش * ، س ١٢ : حلت محل كله

— ص ٢٣١ ، هامش *** ، آخر سطر : يكتنفه

— ص ٢٥٠ ، س ٨ : وساحلى

— ص ٢٥١ ، س ٣ من أسفل : سقف

— ص ٢٧٣ ، الهامش ، س ٢ من أسفل : مار ـ لبسكه

— ص ٢٨٠ ، الهامش ؛ س ٧ من أسفل navis .

— ص ٢٨٨ ، الهامش ، س ٢ ١٢٤٥ . س ٣ : ٦٣٠٥

إضافات (للمترجم) :

— ص ٢٨ ، هامش ** : أضف بعد آخر الفقرة الأولى :

وانظر فى مشكلة ملخا أيضا مقال برونو ميسنر Bruno Meissner (Meluhha ، بمجلة Orientalistische Literaturzeitung ، المجلد السادس (١٩٠٣) ، عمود ٢٦٦ ـ ٢٦٧) ، ومقال ف . ماكس ملر W. Max Müller تعليقا عليه (Zum ägyptischen und semitischen Namen der Akazie ، نفس المجلة والمجلد ، عمود ٤٤٦ ـ ٤٤٨) ؛ ولكنهما يعالجان المسألة من ناحية لغوية صرفة .

— ص ١٣٨ : أضف بعد س ٦ الفقرة التالية :

وهو يرى أن الاسم أوفير كان يطلق فى الأصل على منطقة فى جنوب بلاد العرب غير بعيدة عن حضرموت ، ولكن أخذ يطلق بعد ذلك على مناطق ساحلية أبعد فى شرق إفريقية .

— ص ١٥١ : أضف بعد س ٩ :

ثم رد جلازر مرة أخرى مؤيداً رأيه ، وذلك فى مقاله : Erwiderung ، بمجلة ZDMG ، المجلد ٤٤ (١٨٩٠) ، ص ٧٢١ ـ ٧٢٢ .

— ص ٢٣١ ، هامش * ، س ٤ : أضف بعد كلمة « الفرنسية » :
ويعترض ك . ف . زيبولد C. F. Seybold (فى عرضه لكتاب كليمان هيار Cl. Huart : Littérature Arabe ، مجلة Orientalistische Literaturzeitung ، المجلد السادس (١٩٠٣) ، عمود ٢٨٩) أيضا على الرأى القائل إن قنبله هى مدغشقر ، ويرى أنها زنجبار .

— ص ٢٥١ ، الهامش ، آخر سطر : أضف بعد « ص ٢٩٤ » :
(المترجم : لم أجد هذا البحث فى الموضوع المذكور . وسيشير إليه المؤلف مرة أخرى فى هامش ٩٨ .)

فهارس

(أولا) الأعلام

(ت)

(خ)

(ز)

(س)

(ق)

(ثانيا) اللغـة

(ثالثا) فهرس إفرنجى

يحتوى على أعلام ومفردات لغوية

هذا الكتاب

هذا الكتاب يصور فى أتم صورة ممكنة تاريخ الملاحة عند العرب حتى القرن الخامس عشر ، منذ كانت الملاحة فى البحرين الأبيض والأحمر وفى الخليج الفارسى والمحيط الهندى بين العرب أو بين هذه الشعوب التى سكنت هذا الجزء من العالم الذى يعرف اليوم بالشرق الأوسط ..

إنه يصور قدماء المصريين وهم يمخرون البحر الأحمر إلى بنت (الصومال) ويحدثنا عن القصة المصرية القديمة ، قصة هذا الملاح الذى تحطمت سفينته فألقت به الأمواج

ثم ينتقل المؤلف الى الفينيقيين الذين انتقل اليهم زمام البحر بعد اضمحلال دولة الفراعنة .. ويتتبع المؤلف النشاط البحرى فى الجزيرة العربية فيحدثنا عن نشاط سكان جرّها — وهى مدينة على ساحل الأحساء يسكنها العرب .. وقد أحسن المؤلف عرض فكرة البحر عند المسلمين . وقد بدأ بحثه بملاحظة ما جاء فى القرآن الكريم عن البحر ، حاثا الناس على العناية به والتمتع بخيراته التى هى من نعم الله على الناس ..

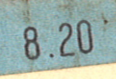
وحين اتسعت الدولة العربية ، أيام أمير المؤمنين عمر ، استولى المسلمون على شاطىء الخليج الفارسى واضطر القادة إلى استخدام البحر فى تنقلات بعض قواتهم ولم يكن هذا غريباً على العرب . « فإن العربى يركب مركباً كما يركب جملا إما للتجارة وإما لطلب الغنيمة » ..

فهو كتاب يتناول ناحية من أهم النواحى الحضارية فى حياة العرب فى العصور الوسطى ، ناحية تعاون فيها الحكام والتجار والعلماء جميعاً فرفعوا راية العرب فى المحيط الهندى وعلى موانىء الهند والصين وبلاد إفريقية . وهو يؤيد الحقيقة التى يجب أن تنشر بين الناس وهى أن زمام البحر كان فى يد العرب حتى القرن الخامس عشر الميلادى ، وأن الغرب حين بدأ يتطلع إلى معرفة ما وراء البحار لم يستطع أن يجوب البحر إلا بمعونة من مرشد عربى ..

من مقدمة الدكتور

يحيى الخشاب





جورج فاضلو حورانى

العرب والملاحة فى المحيط الهندى

ترجمة : الدكتور ...